W NUMERZE:

Z SZYBOWNIKAMI WE FRANCJI



ZWIEDZAMY Tu-104

NA OKŁADCE:

W Szczecinie w dniach 27—29 lipca odbył się piękny pokaz modeli redukcyjno - latających na uwięzi. Na zdjęciu model samolotu RWD-10, wykonany przez Edwarda Haniszewskiego z Łodzi. Foto: P. E.

Skrzydlata POLSKA



NR 33 (267)
12 SIERPNIA 1956
ROK ANIA XII • CENA 70 GR



NA STARCIE

MYŚLĘ, że wyniki naszych spadochroniarzy w Moskwie, gdzie na mistrzostwach świata zajęli oni zaledwie siódme miejsce, nie były dla wielu niespodzianką. Dla niektórych natomiast działaczy spadochronowych są niewątpliwie przysłowiowym „kubłem zimnej wody". Może to i dobrze. Wróci zapewne teraz do naszego spadochroniarstwa trzeźwy rozsądek. Sportowców w tej dziedzinie (zresztą nie tylko w tej) nie można „produkować" tylko na obozach przygotowawczych z okazji jakiejś ważnej imprezy, a trzeba ich szkolić cały okrągły rok, nawet w zimie.

Nie wiem, jak ocenili niektórzy działacze naszego sportu wypowiedź b. wicemistrza świata Mariutkina, który bawił parę miesięcy temu u nas w Poznaniu (patrz „Skrzydlata" nr 18 z 29 kwietnia br.), ale wydaje mi się, że trafnie scharakteryzował on wówczas nasze spadochroniarstwo. Pozwólcie, że przytoczę jeszcze raz jego słowa:

„Mało macie sportowców spadochronowych, a sport ten, jak mi się wydaje, jest słabo jeszcze rozwinięty i nie ma charakteru masowego. Myślę, że obecnie jedna z pilniejszych spraw — to sięgnięcie po nowych skoczków. Nie będą przecież skakać ciągle jedni i ci sami, o których słyszy się już od kilku lat. Natomiast przy umasowieniu sportu spadochronowego będzie mogło wyrosnąć wielu utalentowanych skoczków - sportowców".

Uważam, że wypowiedź tę można pozostawić bez komentarzy.

Zapewne nasi trenerzy (czytaj — instruktorzy) wiele na zawodach podpatrzyli, będą też mieli uwagi usprawiedliwiające słaby wynik, ale nie o to w tej chwili chodzi. Chociaż nasi szybownicy spisali się we Francji zupełnie dobrze, to jednak i w tej dziedzinie notujemy przecież różne zaniedbania. Zresztą gdzie ich nie ma u nas w sporcie. Mówiliśmy o tym na wielu naradach i zebraniach, a ostatnio po raz któryś tam z kolei także na rozszerzonym posiedzeniu Zarządu Aeroklubu PRL. Jedno nie ulega wątpliwości — braki nasze znamy już aż nadto dobrze na wszystkich odcinkach sportu lotniczego. Pora teraz na konkretną naprawę.

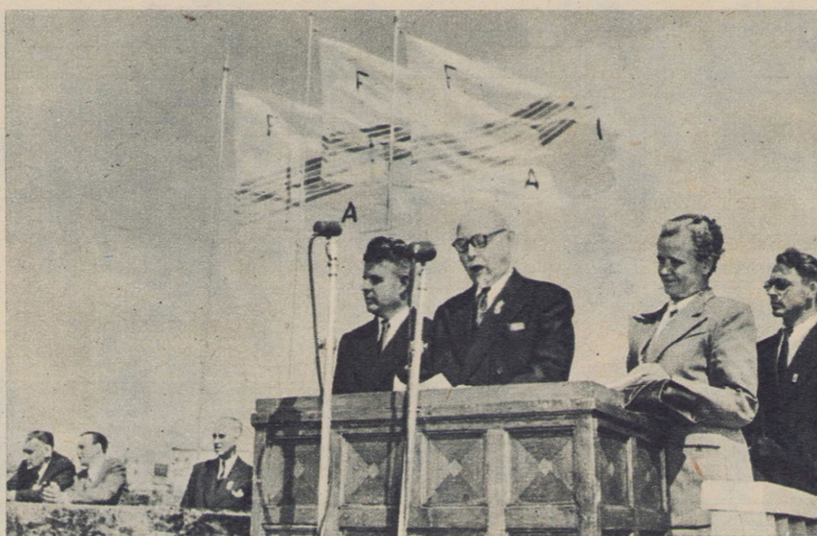
Jeżeli jednak komuś się zdaje, że całe gnieżdżące się jeszcze zło i wszelkie braki zginą drogą okólników, odgórnych zarządzeń i jakichś wielkich reorganizacji, to grubo się myli, chociaż ma to też swe znaczenie. Potrzeba tu wysiłku każdego z nas. Z tych wszystkich przedyskutowanych już potrzeb w lotnictwie sportowym urósł dla nas program działania. Nadeszła wreszcie pora realizowania go.

Opublikowane niedawno uchwały VII Plenum naszej Partii — nakreślony realny program działania politycznego i gospodarczego — określają warunki, w których każdy obywatel, tj. każdy z nas ma być, nie jak dotychczas ale po nowemu, współgospodarzem kraju. Jesteśmy gospodarzem na terenie lotnictwa sportowego. Jego rozwój musi być też naszą wspólną troską.

Zapowiedziana przez prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. Józefa Turskiego decentralizacja w sporcie lotniczym, oddawanie coraz więcej spraw w ręce aktywu społecznego, jest już pierwszym krokiem pobudzającym do działania.

Myślę więc, że czas już do pracy, towarzysze. Albowiem jak zasiejemy teraz, takie zbierzemy plony później. A chcemy przecież, aby były one jak najlepsze.

IKARUS



Uroczyste otwarcie III Spad. M. Ś. Przemawia prezydent FAI — Silvaert

WIELKI SUKCES SPADOCHRONIARZY ČSR

Korespondencja własna z Moskwy.

NA lotnisku Tuszyno zakończyły się 4 sierpnia III Spad. MŚ, które przyniosły piękny sukces skoczkom CSR. Spadochronowymi Mistrzami Świata zostali: Gustav Koubek i Józefa Maxowa — oboje CSR. Drugie i trzecie miejsce zajęli również Czechosłowacy: Leopold Ozabal i Jaroslav Jehlicka. W klasyfikacji kobiecej: Walentyna Sieliwierstowa i Halina Muchina, obie ZSRR.

Drużynowo w klasyfikacji męskiej zwyciężyła ekipa CSR: 5 122 pkt. 2. ZSRR: 4 735 pkt, 3. Bułgaria: 4 433,2 pkt, 4. Francja: 4 418.2 pkt. 5. Jugosławia: 4 376.8 pkt. 6. USA: 4 138,6 pkt, 7. POLSKA: 4 041.8 pkt, 8. Rumunia: 3 639,2 pkt. 9. Węgry: 3 505 pkt. 10. Izrael: 3 249 pkt. W klasyfikacji kobiecej pierwsze miejsce zajęła drużyna ZSRR: 3 431,2 pkt, 2. CSR: 3 396,7 pkt, 3. Bułgaria: 3 021,7 pkt, 4. Francja: 2 800.2 pkt. 5. Węgry: 2 464.2 pkt. 6. POLSKA: 2 424,4 pkt. 7. Rumunia: 2 020,3 pkt, 8. Izrael: 1 807,7 pkt. Zespoły USA i Jugosławii nie startowały.

Uroczystość zakończenia III Spadochronowych Mistrzostw Świata połączona z wręczeniem nagród zwycięzcom odbyła się w dniu 5 sierpnia na lotnisku Tuszyno pod Moskwą. Przed trybuną honorowa stanęły reprezentacje wszystkich krajów biorących udział w zawodach, aby wysłuchać uroczystego ogłoszenia wyników mistrzostw.

Wśród oklasków licznie zgromadzonej publiczności i sportowców prezydent Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) Silwaerts przyozdobił skronie Spadochronowych Mistrzów Świata na rok 1956 Gustava Koubka i Józefy Maxowej wieńcami laurowymi. W swoim krótkim przemówieniu prezes FAI podkreślił wzorową organizację mistrzostw i złożył za to gospodarzom serdeczne podziękowania. Później, zwracając się do uczestników III Spadochronowych Mistrzostw Świata, życzył nie tylko im ale wszystkim skoczkom spadochronowym nowych sukcesów w pracy nad rozwojem sportu spadochronowego na świecie.

W czasie uroczystości wręczono zwycięzcom mistrzostw pamiątkowe dyplomy, medale i puchary. Na znak zakończenia III Spad MŚ opuszczona została flaga mistrzostw przez Gustava Koubka i Józefę Maxovą.



Gustav Koubek — Józefa Maxova

Szczegółowe wyniki z poszczególnych konkurencji podamy w następnych numerach.

Podwyżka płac w lotnictwie sportowym

31 lipca br. zatwierdzona została nowa siatka płac dla technicznego personelu lotniczego w Lidze Przyjaciół Żołnierza, z ważnością od 1 lipca br.

Zgodnie z nową siatką płac zarobki personelu technicznego będą składały się z uposażenia zasadniczego, premii, dodatku techniczno-lotniczego oraz dodatku za wysługę lat, co w sumie — dla mechanika — wyniesie od 1 190 zł do 1 430 zł. Pobory kierownika technicznego aeroklubu będą wynosiły, w zależności od posiadanych przez niego kwalifikacji technika czy inżyniera — od 1 785 zł do 2 325 zł.

Umowa lotnicza POLSKA—BELGIA

W Warszawie w dniach 26—31 lipca zakończono rokowania polsko-belgijskie w sprawie komunikacji lotniczej. W wyniku rokowań podpisano umowę, na zasadzie której belgijskie linie lotnicze obsługiwać będą linię Bruksela — Praha — Warszawa, a polskie linie lotnicze trasę Warszawa — Berlin — Bruksela. Dzięki zawartej umowie Polskie Linie Lotnicze uzyskały tranzyt na zachodnią Europę.

Ze strony polskiej umowę podpisał dyr. ZLC mgr inż. S. Minorski, a ze strony belgijskiej poseł pełnomocny Belgii w Polsce hr. Hadolin de Meeûs d'Argenteuil. (I)

Rekord świata na „Sokole"

PILOT czechosłowacki Novak ustanowił ostatnio rekord świata w kategorii samolotów o ciężarze ponad 1 000 kG. Na czechosłowackim samolocie „Sokół" z silnikiem Walter-Minor o mocy 150 KM utrzymał się w powietrzu 22 g. 10 min. Novak przebył w tym czasie 44 razy trasę trójkątną długości 100,531 km, przelatując łącznie 4 123,390 km. Wynik ten jest rekordem świata na trasie w obwodzie zamkniętym.

Poprzedni rekord w tej kategorii ustanowił w r. 1954 radziecki pilot Forostienko, na samolocie „Jak-18", wynikiem 2 004,668 km.

(Dąb.)

Z pobytu Jana Nagórskiego w ZSRR

PRZEBYWAJĄCY obecnie w ZSRR na zaproszenie Zarządu Lotnictwa Polarnego — Jan Nagórski, jeden z nestorów polskiego lotnictwa, jest bardzo serdecznie podejmowany przez lotników radzieckich.

Jan Nagórski zapoznał się z wynikami prac uczonych radzieckich w dziedzinie zgłębienia tajemnic Arktyki. M. in. obejrzał on mapę ukształtowania dna Oceanu Lodowatego, opracowaną w wyniku wieloletnich badań uczonych radzieckich.

Ostatnio otrzymał on depeszę od uczestników radzieckiej ekspedycji antarktycznej.

„42 lata temu — piszą w swej depeszy radzieccy lotnicy antarktyczni — mieliście szczęście udowodnić w Arktyce jako pierwszy pilot możliwość użycia lotnictwa do badań polarnych. Teraz naszym radzieckim lotnikom naród powierzył zaszczytne zadanie — przelecieć na ojczystych skrzydłach nad Antarktydą — 6 częścią świata".

Depeszę podpisali: Naczelnik Antarktycznej Ekspedycji Akademii Nauk ZSRR Michaił Somow i Kierownik Antarktycznej Ekipy Lotniczej Iwan Czerewicznyj.

Jan Nagórski odpowiedział swym radzieckim kolegom, dziękując im w depeszy za serdeczne pozdrowienia. Pionier lotnictwa polarnego życzył radzieckiej ekspedycji antarktycznej powodzenia i sukcesów pracy, którą z uznaniem i podziwem obserwuje cały świat.

Obecnie po kilkudniowym pobycie w Leningradzie, Jan Nagórski udał się do Odessy.

Bohater ZSRR — M. Wodopianow wręcza inż. Nagórskiemu swą książkę „Na skrzydłach na Arktykę". Od lewej: lotnik polarny Wołkow, A. Nagórska, inż. Nagórski, lotnicy polarni A. Starow i M. Wodopianow. Foto: CAF



PRZED LOTNICZYM ŚWIĘTEM

Wracamy w tym roku do dobrych tradycji — organizowania pokazów w dniu Święta Lotnictwa. Co prawda pokazy te urządzane są niemal rokrocznie, ale... często ograniczały się one tylko do tzw. centralnych w Warszawie i jeszcze w kilku miastach, przeważnie tam, gdzie silniejsze kierownictwo aeroklubu potrafiło: po pierwsze zdobyć zezwolenie i po drugie — sprostać temu niełatwemu zadaniu. Bo zaspokoić „smak" tysięcznych rzesz publiczności jest rzeczywiście niełatwo. W tym roku natomiast zdecydowano — i temu trzeba przyklasnąć — przeprowadzenie pokazów lotniczych tzw. terenowych w 22 miejscowościach (Białystok, Bielsko, Bydgoszcz, Gdańsk, Grudziądz, Kraków, Krosno, Lublin, Mielec, Olsztyn, Poznań, Słupsk, Stalinogród i Wrocław — w dniu 26.VIII oraz Inowrocław, Ligota Dolna, Kielce, Łódź, Nowy Targ, Ostrów Wlkp, Rzeszów i Szczecin — w dniu 2.IX) oraz centralnego pokazu lotniczego w Warszawie w dniu 26 sierpnia.

Stwierdzenie, że wielkie zainteresowanie samolotem Tu-104 (oglądało go przecież ponad 100 tys. warszawiaków) zaważyło na decyzji pokazania społeczeństwu w szerszym niż dotąd zakresie naszego lotnictwa byłoby krzywdzące, bo Ogólnopolski Komitet Obchodu Święta Lotnictwa, pod przewodnictwem dowódcy wojsk lotniczych gen. broni Jana Turkiela, powstał o wiele wcześniej. Niemniej jednak pielgrzymki podążające w stronę Babic, aby zobaczyć radziecki samolot odrzutowy — potwierdziły jej słuszność. Lotnictwo bowiem nie jest dla społeczeństwa obojętne, ale nie wystarczy o nim tylko mówić i pisać — trzeba je pokazać.

Dlatego też, oprócz wspomnianych pokazów, na terenie całego kraju przeprowadzone zostaną różne masowe imprezy lotnicze. Przewidziane są festyny z udziałem pilotów wojskowych i sportowych, skoki spadochronowe, lądowania samolotów i szybowców w PGR-ach, spółdzielniach produkcyjnych i innych miejscowościach, wycieczki do aeroklubów i szkół lotniczych LPŻ, spotkania ludności z pilotami wojskowymi i cywilnymi oraz występy zespołów artystycznych. Przypuszczać więc należy, że tym razem nie będzie niezadowolonych. Terenowe Komitety Obchodu Święta Lotnictwa postarają się niewątpliwie o to, aby wszystkie imprezy wypadły jak najlepiej i aby obejrzenie szybowca czy samolotu nie było przywilejem tylko tych, którzy mieszkają blisko aeroklubu.

Również w Warszawie — miejscu centralnego obchodu Święta Lotnictwa — nie ograniczono się tylko do pokazów lotniczych. Bogaty program przewiduje zorganizowanie w dniu 18 sierpnia na placu przed Pałacem Kultury i Nauki karnawału lotniczego, uroznaiconego występami zespołów artystycznych wojsk lotniczych i LPŻ. Na kortach CWKS warszawiacy będą mogli obejrzeć w dniach 19 i 25 sierpnia estradowe występy lotnicze w wykonaniu artystów scen warszawskich i Zespołu Pieśni i Tańca Wojsk Lotniczych. W planie są także bezpłatne loty pasażerskie.

Chętni bliższego poznania sprzętu lotniczego zobaczą samolot odrzutowy i szybowiec przed Pałacem Kultury i Nauki, gdzie specjalni informatorzy będą objaśniać zwiedzającym. Wystawa sprzętu lotniczego, na której zobaczymy szybowce od szkolnych do wyczynowych oraz samoloty — od najbardziej prostych typów do bombowca o napędzie odrzutowym — otwarta zostanie dnia 25 sierpnia na lotnisku Okęcie. Zwiedzać ją będzie można około dwóch tygodni.

Centralna akademia z okazji Święta Lotnictwa odbędzie się w Sali Kongresowej PKiN dnia 23 sierpnia, w 12-tą rocznicę pierwszego lotu bojowego pilotów pułku „Warszawa".

Największą jednak atrakcją dla społeczeństwa będą niewątpliwie pokazy lotnicze na lotnisku Okęcie (26.VIII), nad którymi kierownictwo sprawuje dowódca Wojsk Lotniczych gen. broni Jan Turkiel. Program ich składać się będzie z trzech części: pokazu lotnictwa sportowego pod kierownictwem mjr. Jerzego Leszka, pokazu lotnictwa wojskowego pod kierownictwem gen. bryg. Frey-Bieleckiego i skoki spadochronowe w wykonaniu skoczków wojskowych i sportowych pod kierownictwem mjr. Danilowa.

Aby zaspokoić ciekawość Czytelników, zatrzymamy się pokrótce nad szczegółami programu. Pokaz rozpocznie przelot 21 samolotów CSS-13 z flagami. Potem z trzech samolotów CSS-13 lecących klinem wyskoczą na wysokości 400 m trzy spadochroniarki: Skatulska, Wojtkowska i Skonieczna. Wylądują one przed trybuną i złożą meldunek o rozpoczęciu pokazów.

Starty szybowców z wyciągarki — to następny punkt programu. Najpierw zobaczymy lot po kręgu na wysokości 250 m na szybowcu szkolnym „Komar", pilotowanym przez najmłodszego szybownika ze srebrną odznaką — Franciszka Kępkę. Dalej — pil. Gadomska na „Czapli" oraz siostry Bugajewskie na dwóch „Salamandrach" wystartują jednocześnie z wyciągarki w szyku klin. Po odczepieniu się na wysokości 250 m kolejno wykonają zakręt przechodząc do kręgu w kolumnie i wylądują przed trybuną. Również start zespołowy w szyku klin z wyciągarki wykonają piloci: Baranowski na „Bocianie", Michalski i Sobieszewski na „Jaskółkach". Odczepią się oni na 300 m i wykonają kolejno wywrót przez skrzydło, wytracając wysokość do 50 m, po czym nastąpi lądowanie z zakrętu o 180°.

Akrobację podstawową na „Bocianie" wykona pil. Jóźwiak. Zobaczymy więc, jak na 1 000 m odczepi się on od samolotu CSS-13, po doleceniu nad środek lotniska zademonstruje dwie zwitki korkociągu w lewo, pętlę, zwrot bojowy prawy, wywrót lewy, przewrót prawy, znowu pętlę, zwrot bojowy lewy, wywrót prawy i przejście do lotu prostego wzdłuż trybuny na wysokości 50 m.

Niezwykle ciekawa będzie również akrobacja zespołowa trzech „Jaskółek" pilotowanych przez Sochackiego, Popiela i Makaruka. Nad lotnisko przylecą „Jaskółki" na wysokości 900 m w szyku klin klucza. Po odczepieniu się w locie po prostej osiągną środek lotniska i wykonają kolejno: dwie pętle w klinie, zwrót (prowadzący) i przewroty na zewnątrz (prowadzeni) z dojściem do szyku klin. Następnie wywrót w lewo i kolejno zakręt w lewo o 180°. Po wykonaniu jeszcze kilku figur jak zwrot bojowy itp. „Jaskółki" wylądują na punkt przed trybuną.

Popisy szybowców akrobacyjnych „Jastrząb" dadzą piloci Ziemiński i Adamek. Pierwszy z nich przeleci nad trybuną z prędkością 300 km/h, potem wykona beczkę sterowaną w lewo na wzniesienie i wyląduje przed trybuną. Drugi natomiast pokaże kilkanaście figur akrobacji, a m. in. beczkę i półbeczkę sterowaną ósemkę na plecach, lot nurkowy i szereg innych.

Część szybowcową zakończy lot grupowy 12 „Much", które po odczepieniu się przed lotniskiem dolecą do trybuny w szyku ława. Wykonując następnie kolejno co 3 sekundy półtorej zwitki korkociągu formują kolumnę. W tym szyku nastąpią spirale, a potem meldowanie się przed trybuną wywrotami na wysokości 50 m oraz lądowanie na punkt.

Dalsza część pokazu sportowców lotniczych to akrobacja indywidualna i zespołowa na samolotach „Zlin-26 oraz akrobacja lustrzana na „Jakach-18". Akrobację indywidualną wykona pil. Adamiec. Zademonstruje on m. in. pętlę odwróconą, wiraż lewymi beczkami, wiraż na plecach, pół pętli odwróconej i kilka innych figur, po wykonaniu których odleci znad lotniska na plecach.

Akrobację zespołową zobaczymy w wykonaniu pilotów: Dudzika, Meneta i Piotrowskiego. W ich wykonaniu będziemy podziwiali m. in. pętlę w klinie klucza, półbeczki sterowane z przejściem do pętli włoskiej, loty na plecach i szereg innych figur.

Akrobacja lustrzana dwóch samolotów „Jak-18" pilotowanych przez Łukomskiego i Wunsche zakończy występ pilotów LPŻ. Dopełnieniem pierwszej części programu będzie pokaz akrobacji nowego polskiego samolotu TS-8 „Bies" konstrukcji doc. mgr inż. Sołtyka. Akrobację na tym samolocie zademonstruje pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa Andrzej Abłamowicz.

Defiladę lotnictwa wojskowego rozpocznie grupowa akrobacja na samolotach „Junak-3" pilotowanych przez kobiety — mjr Sosnowską, kpt. Andrychowską i por. Kamińską. Za nimi nadleci nad lotnisko pięć „Jaków-18". Na nich to kpt. Domal, kpt. Mierzniński, por. Wasilewski, por. Kowalski i por. Graczyk dadzą pokaz akrobacji zespołowej.

Indywidualną akrobację na myśliwskim samolocie odrzutowym zademonstruje mjr Bulak. Mjr Smolik wykona również akrobację na odrzutowcu myśliwskim, z tą jednak różnicą, że każda wykonana przez niego figura utrwali się na błękicie nieba w postaci smugi dymnej. Następnie nad lotnisko okęckie nadleci trójka myśliwych samolotów odrzutowych, na których akrobację zespołową wykonają: kpt. Dębowski, kpt. Grundman i kpt. Figurski. Zobaczymy również potężną defiladę kolumny utworzonej z pięćdziesięciu odrzutowych samolotów myśliwskich i bombowych. I wreszcie nad lotniskiem przeleci pięć samolotów odrzutowych, zniżą się one nad trybuną oraz dadzą pokaz działania dopalacza. Grupą tą będzie dowodził kpt. Kantyka.

Tę część pokazu zakończą loty trzech śmigłowców SM-1. Prowadzić je będą wyszkoleni ostatnio piloci: por. Papajewski, por. Ochalik i Kosioł. Z jednego ze śmigłowców wykonany zostanie skok ze spadochronem. Dwa pozostałe zademonstrują m. in. zmianę pasażera w powietrzu.

W trzeciej i ostatniej części pokazu zobaczymy m. in. skok katapultowany z samolotu „Tu-2", wykonany przez kpt. Dulę. Skok ze spadochronem z samolotu „Jak-18" w korkociągu pokaże por. Burzymowski. Spadochroniarze LPŻ Tracz i Zmysłowski wykonają skok piętrowy z samolotu AN-2 z wysokości 1 300 m, przy czym zmiana spadochronu nastąpi na 500 m. Będzie również skok grupowy z 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 30 sek. Wykona go z samolotu AN-2 sześcioosobowa grupa (trzech mężczyzn i trzy kobiety): Wójcik, Łobodda, Lipowczan, Frankę; Skatulska i Chmielarczyk.

Program spadochronowy, jak również całą rewię lotniczą, zakończy kolorowy desant 200 skoczków wyrzuconych z samolotów „Li-2" na wysokości 500—600 m. Wykonawcami desantu będą spadochroniarze wojskowi i sportowi.

A więc program nie jest ubogi i nie przesadzę chyba jeśli powiem, że takiego jeszcze nie było na żadnych dotąd pokazach. Będzie na co patrzeć — aby tylko dopisała pogoda i.. speaker. (s)

Foto: WAF — Zawadzki



SPRAWY PRZYSZŁOŚCI LOTNICTWA POLSKIEGO **5**

Owocna narada w DWL

TRUDNO stwierdzić czy tocząca się od maja br. dyskusja nad przyszłością lotnictwa polskiego została już zakończona, w każdym razie poglądy swe wypowiedzieli już chyba prawie wszyscy, którym sprawy te nie są obojętne. W niespełna miesiąc po ogólnokrajowej naradzie lotniczej zorganizowanej przez Koło Lotnicze Zarządu Głównego SIMP zebrali się — tym razem w Dowództwie Wojsk Lotniczych — przedstawiciele lotnictwa wojskowego, sportowego oraz przemysłu lotniczego, aby jeszcze raz zastanowić się wspólnie nad sposobami uzdrowienia sytuacji naszego lotnictwa. I chociaż na kilku poprzednich naradach poruszano te same w zasadzie problemy, to jednak trzeba stwierdzić, że **ta narada wniosła wiele nowego i można ją uznać niejako za podsumowanie wysuwanych dotąd dezyderatów,** po którym należy oczekiwać konkretnej działalności.

Uczestnicy narady, zachęceni do żywej, szczerej dyskusji przez jej gospodarza — gen. Turkiela, mówili o konieczności stworzenia skoordynowanego kierownictwa lotnictwem cywilnym i przemysłem lotniczym, o postępie technicznym — z czym wiąże się sprawa unowocześnienia naszej jedynej placówki naukowej — Instytutu Lotnictwa oraz lepszego wyposażenia zakładów produkcyjnych. Nie pominięto także kwestii doboru wysokokwalifikowanych kadr i wciągnięcia do pracy odsuniętych przed laty specjalistów lotniczych. Wiele miejsca poświęcono również lotnictwu sportowemu oraz propagandzie lotnictwa. Ale oddajmy głos dyskutantom.

Inż. Koźniewski nakreślił w kilku słowach dotychczasową współpracę wojsk lotniczych z Instytutem Lotnictwa i przemysłem. Jego zdaniem DWL może nie zawsze wyrażało konkretnie swoje potrzeby w stosunku do polityki sprzętowej. Prof. Fiszdon i inni mówcy wskazali, że rozwiązywanie tych zagadnień leżało w kompetencjach FKPG., która rzeczywiście nie wywiązała się ze swych obowiązków. Podkreślono również, że właśnie z inicjatywy wojsk lotniczych powstały prototypy całej rodziny „Junaków", a ostatnio TS-8. Jednakże biura konstrukcyjne nie były w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb wojska, jak i lotnictwa cywilnego. Dlatego nieodzowna jest obecnie jak najszybsza realizacja wniosków wynikłych z dotychczasowych dyskusji w kołach SIMP, które przedstawiają się następująco:

1. Stworzyć kompleksowy plan posunięć lotniczych i utworzyć ciało, które konsekwentnie będzie realizowało przyjęte postulaty.
2. Rozszerzyć bazę naukową lotnictwa.
3. Nie opierać produkcji przemysłu wyłącznie na licencjach. Rozwijać rodzimą myśl konstrukcyjną poprzez tworzenie licznych własnych konstrukcji. Utrzymać biura konstrukcyjne w IL i utworzyć nowe biura w zakładach produkcyjnych.
4. Polepszyć system zaopatrzenia w materiały.
5. Podnieść kwalifikacje zawodowe kadr lotniczych.
6. Polepszyć sprawę informacji technicznej, szerzej udostępnić literaturę zagraniczną inżynierom i technikom.
7. Wznowić prace normalizacyjne, unormować słownictwo techniczno-lotnicze.
8. Uboczną nielotniczą produkcję zakładów zastąpić lotniczą.

Najszersza bodaj dyskusja potoczyła się wokół spraw sportu lotniczego. Żywiołowy rozwój lotnictwa sportowego, weryfikacja personelu i bezduszne, biurokratyczne, szkodliwe posunięcia ludzi niefachowych, doprowadziły obecnie do zaprzepaszczenia poważnego dorobku w tej dziedzinie. Dla przykładu warto podać, że ostatnio wybudowano 20 nowych wież spadochronowych, lecz wiele z nich stoi bezczynnie. Zarząd Lotnictwa Cywilnego zlikwidował nie tak dawno warsztaty szybowcowe w Gdańsku, a dziś tenże sam Zarząd nie jest w stanie zaspokoić potrzeb LPŻ w dziedzinie remontów i produkcji sprzętu szybowcowego. Duże straty materialne poniesiono również na skutek zaniedbania najtańszego sposobu szkolenia szybowcowego w górach za pomocą lin gumowych.

Przekreślono całkowicie turystykę lotniczą. Kosztowne zabudowania i urządzenia dawnych szkół szybowcowych w Tęgoborzu, Miłosnej i innych nie są wykorzystywane i niszczeją pozbawione opieki.

Wiele ciekawych i paradoskalnych wprost sytuacji, istniejących w sporcie lotniczym, przedstawił inż. Pituch. Lotnictwo traktowane jest przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego po macoszemu. Najbardziej wymowne jest to, że istnieją zamiary zlikwidowania Zarządu Lotnictwa Cywilnego i utworzenia jeszcze mniejszego organu w rodzaju jakiegoś Wydziału Lotniczego, czy innego szczątkowego tworu, jak Urząd Lotnictwa Cywilnego. Mania reorganizacji, jaką obserwowaliśmy w lotnictwie cywilnym na przestrzeni szeregu lat, przyniosła jedynie szkody.

Wiele dotkliwych braków obserwujemy w dziedzinie sprzętu szybowcowego. Eksportujemy szybowce za granicę, a nie możemy zaspokoić najbardziej istotnych potrzeb krajowych. Może więc powstać wkrótce absurdalna sytuacja, że z jednej strony będziemy eksportować szybowce, a z drugiej trzeba będzie je importować, powiedzmy z Czechosłowacji, aby zaspokoić nasze wewnętrzne potrzeby.

W warsztatach szybowcowych obniżono normy zamiast podwyższyć stawki zarobków, stwarzając w ten sposób świetne warunki „pracy" dla nierobów i bumelantów. Nasza „Czapla" kosztuje 170 000 zł, a resurs jej wynosi zaledwie 600 godzin. Jest to powodem absurdu, że godzina lotu na szybowcu kosztuje tyle co na samolocie. Treningowy szybowiec „Sroka" kosztuje 131 000 zł, podczas gdy znacznie lepsza od niej treningowo-wyczynowa „Mucha" kosztowała 105 000 zł. Do czego to wszystko doprowadzi? Jak w takich warunkach może być mowa o umasowieniu szybownictwa?

Objawem niechęci młodzieży do lotnictwa jest brak kandydatów do szkolenia szybowcowego. Niektóre letnie obozy wyszkoleniowe nie są obsadzone nawet w 50%. Personel odpływa z LPŻ-tu na skutek niskich płac. Mechanicy są zaszeregowani do stanowisk starszych mechaników tylko dlatego, aby podwyższyć im nieco zarobki i utrzymać w lotnictwie. Miesięczne wynagrodzenie mechanika lotniczego wynosi 800 zł plus dodatek lotniczo-techniczny 90 zł. Mechanikom nie zalicza się stażu służby technicznej w wojsku. Kierownik techniczny aeroklubu zarabia 1 200 zł.

Przedstawiciel Zarządu Głównego ZMP — Wiśniewski wytknął z całą mocą karygodne zaniedbania w dziedzinie masowego wyszkolenia lotniczego. Stwierdził on, że były propozycje, aby i z tych nielicznych pięciu szkół szybowcowych zlikwidować jeszcze dwie. Kierownictwo pionu lotniczego LPŻ nie stoi na wysokości zadania, co nie może być dalej tolerowane. LPŻ nie liczy się ze zdaniem społecznego aktywu lotniczego. Panuje tam komenderowanie. Wysunął następnie wniosek, aby utworzyć uczelnie wyłącznie lotnicze i powołać do życia centralny ośrodek propagandy lotnictwa.

Obecny również na naradzie wiceminister Gren zasygnalizował ewentualną rezygnację z pewnych sum w przemyśle na rzecz sprzętu sportowego. Posunięcie to, oby doszło do skutku, należałoby przyjąć z uznaniem.

Pełna dynamiki oparta na dogłębnej znajomości rzeczy wypowiedź gen. Frey-Bieleckiego dotyczyła spraw lotnictwa sportowego, wyszkolenia, zagadnień organizacyjnych itp.

Sprawę sportu lotniczego — mówił gen. Frey-Bielecki — musimy traktować z równą powagą jak potrzeby przemysłu i techniki lotniczej. Pomimo, że lotnictwo sportowe ma poza sobą pewne osiągnięcia — stoi ono dzisiaj w obliczu katastrofy. Brak jest samolotów i szybowców, poziom wyszkolenia jest niższy niż parę lat temu. Aparat administracyjny jest nadmiernie rozbudowany w stosunku do efektów jakie daje lotnictwo. Sport lotniczy jest zbyt drogi. Trzeba przystąpić do właściwego ustawienia sportu lotniczego w stosunku do lotnictwa wojskowego. Należy ustalić czy lotnictwo sportowe ma istnieć tylko jako sport, czy też także jako zaplecze lotnictwa wojskowego.

Lotnictwo sportowe odczuwa brak samolotu tłokowego dla szkolenia wstępnego, a także treningówki oraz samolotu do holowania szybowców i wywożenia skoczków spadochronowych.

Szybownictwo należy traktować jako etap eliminacyjny i szkoleniowy. Założenia wyszkoleniowe w szybownictwie powinny iść w następującym kierunku: jak najbardziej masowe szkolenie do III klasy, nieco węższe do klasy II z wylataną ilością 50—60 godzin na każdego pilota. Pozwoliłoby to na wybranie spośród nich najlepszych pilotów do podstawowego szkolenia samolotowego.

Należy uprościć i skrócić znacznie cykl wyszkolenia w lotnictwie. Zagraniczne doświadczenia dały bardzo pozytywne rezultaty w tym względzie. Przejście z szybowca szkolnego na odrzutowiec dużego ciągu może być bardzo skrócone. Na samolotach należy szkolić przede wszystkim szybowników.

„Lotnictwo, to inteligentna broń" — mówił gen. Frey-Bielecki — toteż w naszych aeroklubach powinniśmy szkolić w pierwszym rzędzie młodzież ze szkół średnich. Dzisiejsza technika lotnicza wymaga bowiem coraz inteligentniejszego elementu.

Nie umiemy propagować lotnictwa. Rażącym tego przykładem jest sprawozdanie radiowe ze święta lotnictwa radzieckiego. Propaganda musi mieć pełną treść lotniczą. Trzeba zlikwidować fałsz i lakiernictwo. Nikomu nie zależy na tym, abyśmy pisali o zupełnie przeciętnych samolotach jako o czymś nadzwyczajnym.

Następnie gen. Frey-Bielecki poruszył palącą potrzebę utworzenia Ministerstwa Lotnictwa. Powiedział, że jeżeli w dobie dzisiejszej koniecznością państwową jest komasowanie szeregu zbliżonych do siebie resortów, to taką samą koniecznością natury ogólnopaństwowej jest utworzenie Ministerstwa Lotnictwa. Sprawa lotnicza dojrzała już aż nadto do takiego jej postawienia. Ministerstwo Lotnictwa nie koniecznie musi się wiązać z nadmierną ilością samochodów reprezentacyjnych i armią maszynistek. Potrafimy je zorganizować tak, że przyniesie państwu efektywne korzyści.

Ministerstwo Lotnictwa skomasowałoby w sobie: Centralny Zarząd Przemysłu Sprzętu Komunikacyjnego, Zarząd Lotnictwa Cywilnego, PLL „Lot", uczelnie lotnicze, Instytut Lotnictwa, Szybowcowy Zakład Doświadczalny oraz propagandę lotnictwa.

Połączenie Ligi Lotniczej z Ligą Przyjaciół Żołnierza nie dało oczekiwanych efektów. Należałoby więc obecnie stworzyć masową społeczną organizację czysto lotniczą w rodzaju dawnej Ligi Lotniczej, która współpracowałaby z Ministerstwem Lotnictwa.

Mówca omówił dalej sprawę weryfikacji ludzi w lotnictwie. Podniósł, że w pierwszym okresie tworzenia Polski Ludowej pewien odłam społeczeństwa był nastawiony sceptycznie, niechętnie lub wręcz wrogo do nowej rzeczywistości. W tych warunkach usprawiedliwiona była pewna ostrożność w stosunku do niektórych ludzi. Przerodziło się to jednak w wypaczenie, które spowodowało niepotrzebne usunięcie z szeregów lotniczych wielu pozytywnych i cennych ludzi. Od tamtych czasów zaszły duże zmiany. Dzisiaj patriotycznie nastawieni, uczciwi ludzie, którzy zostali pokrzywdzeni przez weryfikację — muszą włączyć się do pracy lotniczej.

Prof. Pietraszek poruszył sprawę Aeroklubu PRL, który faktycznie nie istnieje. Wyraża się on jedynie w pieczątce schowanej głęboko w szufladzie. Pieczątkę tę wyciąga się wtedy, gdy powstaje konieczność utrzymania łączności z FAI lub przy okazji wyjazdów zagranicę. Istnieje pilna potrzeba rozgraniczenia kompetencji pomiędzy Zarządem Głównym LPŻ i Aeroklubem PRL. Wspomniał on również o zniszczeniu lotniczych eksponatów, przedstawiających bardzo dużą wartość. Jest to nasze mienie narodowe i za poniesione szkody musi być ktoś odpowiedzialny. W lotnictwie polskim nie może istnieć powiedzenie: „Jakoś to będzie". Trzeba natychmiast przystąpić do naprawy popełnionych błędów.

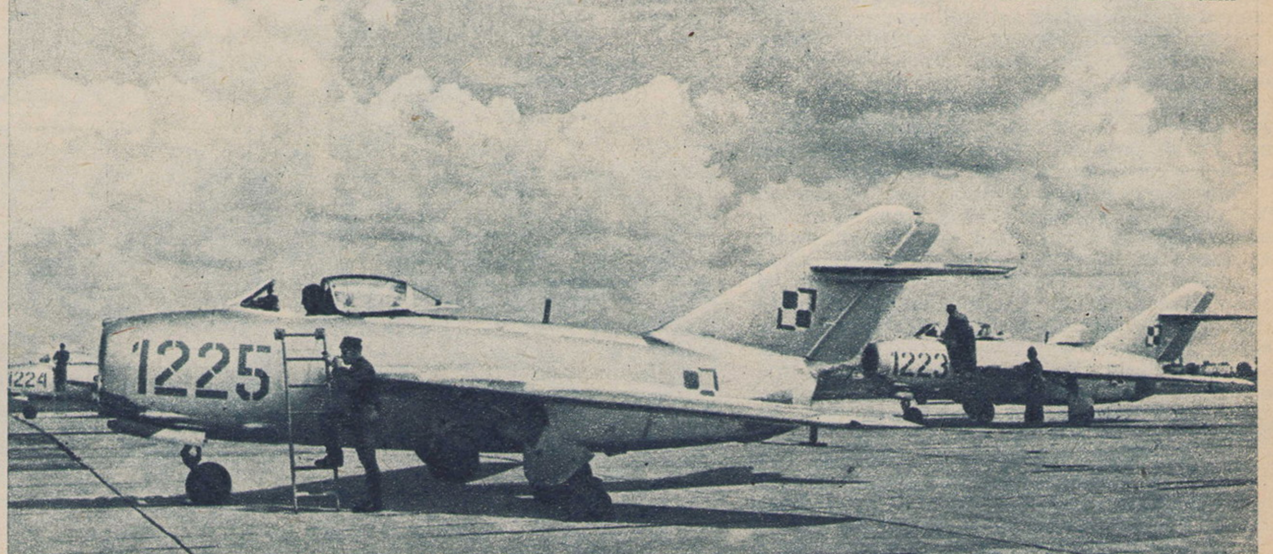
Przedstawiciel Zarządu Głównego LPŻ mjr. Figarski stwierdził, że do reorganizacji w sporcie lotniczym na pewno dojdzie. Trzeba jednak wszystko przeanalizować. Przyznał, że aparat LPŻ jest istotnie zbiurokratyzowany, a władze mało interesowały się takimi czy innymi posunięciami tej organizacji.

W końcu zabrał głos gen. Turkiel, podkreślając, że jakość produkcji lotniczej musi być naczelnym hasłem przemysłu. Czym ekonomia produkcji będzie lepsza, tym więcej zrobimy. Trzeba rozwijać własną myśl konstrukcyjną i nie oglądać się na wojsko.

Gospodarz zebrania wskazał, że przeanalizuje wszystkie omawiane sprawy i przekaże do rozpatrzenia rządowi oraz uczyni wszystko co w jego mocy, aby wszelkie słuszne dezyderaty zostały zrealizowane.

ROMUALD FLACH

Samoloty myśliwskie polskiej produkcji LIM na starcie. Foto: WAF — Zawadzki



ROZSZERZONE ZEBRANIE ZARZĄDU AEROKLUBU PRL

Ocena i wnioski z mistrzostw szybowcowych we Francji. Omówienie przygotowań do obchodu tegorocznego Święta Lotnictwa. Sprawy przyszłości sportu lotniczego w Polsce.

W dniu 30 lipca br. odbyło się w Warszawie, w sali ZG LPŻ w Arsenale pod przewodnictwem prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. Józefa Turskiego rozszerzone o lotniczy aktyw społeczny oraz uczestników mistrzostw w Saint Yan zebranie Zarządu Aeroklubu PRL. Na zebranie to w charakterze gości przybyli m. in.: wiceprzewodniczący Głównego Komitetu Kultury Fizycznej — Jan Zajdel, dowódca Wojsk Lotniczych — gen. broni Jan Turkiel, gen. bryg. Jan Frey-Bielecki, posłowie: dr Frankowski i Kowalczyk, przedstawiciele: Oddziału Szkolenia Pozawojskiem Sztabu Generalnego WP, wydziału Kultury Fizycznej i Przysposobienia Wojskowego ZG ZMP, Instytutu Lotnictwa, ZLC, PLL „Lot", LKH i ZG LPŻ.

W punkcie pierwszym porządku zebrania członek Zarządu mjr Edmund Staniewski złożył sprawozdanie z udziału ekipy polskiej w Szybowcowych Mistrzostwach Swiata. Pierwszy tego rodzaju występ naszych szybowników w imprezie zagranicznej uznano za udany, a trzecie miejsce w mistrzostwach pilota Gorzelaka za duży sukces. Na zebraniu zaakceptowano sprawozdanie oraz przedstawione wnioski, postanawiając m. in. wystąpić do FAI z propozycją powierzenia organizacji następnych mistrzostw, które odbędą się za dwa lata, Aeroklubowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Następnie gen. bryg. Józef Turski odznaczył kierownika technicznego ekipy Władysława Janicę Złotym Krzyżem Zasługi, przyznanym mu przez Radę Państwa. Wiceprzewodniczący GKKF Jan Zajdel wręczył zdobywcy trzeciego miejsca na mistrzostwach — Marianowi Gorzelakowi srebrny medal „Za wybitne Osiągnięcia Sportowe", przyznany mu przez Główny Komitet Kultury Fizycznej. Prezes Aeroklubu wręczył ponadto wyróżnionym członkom ekipy nagrody pieniężne. Otrzymali je: Janica, Gorzelak, Flisek, Laudan, Kępka i Matuszek.

Krótkie sprawozdanie z VI Kongresu OSTIV-u złożył mgr inż. Julian Bojanowski, który brał w nim udział w charakterze obserwatora z ramienia Aeroklubu PRL. Gen. bryg. Józef Turski podsumowując ten punkt porządku obrad stwierdził, że doświadczenia mistrzostw we Francji należy szeroko rozpropagować i wykorzystać w dalszej pracy. Inicjatywę w tym kierunku powinna przejawiać Rada Szybowcowa APRL.

W punkcie drugim zebrania omówiono przebieg przygotowań do obchodu tegorocznego Święta Lotnictwa Polskiego. (Informacje na ten temat podajemy oddzielnie).

Ważką częścią zebrania był punkt trzeci porządku — sprawy przyszłości lotnictwa sportowego. Po zagajeniu prezesa APRL, mgr Karwacki odczytał treść memoriału złożonego przez grupę osób Lotniczej Komisji Historycznej w MON-ie, a dotyczącego zaniedbań i braków w dotychczasowym rozwoju sportu lotniczego w Polsce. Do treści memoriału ustosunkował się w notatce wyjaśniającej płk. Welfeld podkreślając, że obok szeregu słusznych i powszechnie znanych już uwag krytycznych i wniosków, z którymi zgodzić się trzeba bez zastrzeżeń, memoriał nie daje pełnej i przez to prawdziwej analizy zjawisk, jakie miały miejsce w rozwoju sportu lotniczego w okresie międzywojennego dwudziestolecia jak i w Polsce Ludowej. Niektóre dane liczbowe, zwłaszcza z ostatnich paru lat są nieścisłe, co świadczy o tym, że autorzy memoriału nie korzystali z właściwych źródeł informacji.

W dyskusji, która się następnie wywiązała zabierali kolejno głos: prof. Humen, inż. Pituch, Janica, mjr Staniewski, mjr Leszek, ppłk Monis, mgr Karwacki, gen. Bielecki, prof. inż. Pietraszek, inż. Burzyński, Antosiewicz i dyr. Minorski. Ustosunkowując się zarówno do memoriału jak i do innych problemów sportu lotniczego, mówcy powtarzali w zasadzie sprawy o których się już mówi od pół roku, które są powszechnie znane i właściwie ocenione w środowiskach lotniczych, co do których się wszyscy zgadzają, m. in. na ostatniej naradzie w DWL, ale nie ma komu — jak dotychczas — zabrać się do naprawy popełnionych błędów. Mówili na zebraniu o tym bezwładzie organizacyjnym gen. bryg. Jan Frey-Bielecki, prof. inż. Pietraszek i dyrektor Minorski, którzy podkreślili ze szczególnym naciskiem, że czas już skończyć z manią narad i zabrać się do konkretnej pracy. Do dziś nie posunęliśmy się nic do przodu. Nie wiemy co ma być dalej. Brak w dalszym ciągu konkretnych wniosków naprawy od zainteresowanych organizacji i instytucji lotniczych oraz ministerstw, które zlikwidowałyby wreszcie istniejący stan wyczekiwania i obojętności, a przyczyniły się do prawidłowego koordynowania całokształtu rozwoju lotnictwa w Polsce.

Dyskusję podsumował prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. Józef Turski, który nie zgodził się z wystąpieniami niektórych mówców podkreślając, że taka narada i dyskusja była potrzebna dla twórczego skłócenia aktywu lotniczego i oczyszczenia atmosfery, jaka się wytworzyła w związku ze złożeniem wspomnianego memoriału. ZG LPŻ załatwił już i załatwia w dalszym ciągu szereg spraw, które są związane z dalszym, lepszym rozwojem sportu lotniczego. W sprawie katastrofalnej sytuacji sprzętowej złożono u odpowiednich władz memoriał, ale — jak dotychczas — bez skutku. Gen. Turski prosił obecnych na sali posłów o interpelację w Sejmie w tej sprawie. Prezes APRL podkreślił ze szczególnym naciskiem konieczność decentralizacji w sporcie lotniczym, oddawania coraz więcej spraw w ręce czynnika społecznego. Dotyczy to w szczególności naszych aeroklubów, gdzie rady muszą przejawiać własną inicjatywę i być faktycznym gospodarzem swego terenu. Należy im w tej pracy jak najbardziej pomagać. Gen. Turski zapewnił zebranych na zakończenie obrad, że ZG LPŻ będzie robić wszystko, aby sport lotniczy w Polce Ludowej mógł się poszczycić jak najlepszymi osiągnięciami. **(kon)**



Sala obrad. Przemawia prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. Józef Turski.


Gen. bryg. Józef Turski dekoruje Władysławę Janicę Złotym Krzyżem Zasługi.


Wiceprzewodniczący GKKF Jan Zajdel wręcza Marianowi Gorzelakowi srebrny medal „Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe". Foto: Koszewski (3)

Balonem PRZEZ KONTYNENTY

Napisał: ZBIGNIEW BURZYŃSKI (Dokończenie) Ilustrował: Janusz Grabiański

Zorganizowano wyprawę po nasz balon. Ośmiu drwali poszło piechotą z Rivière a Piérre do miejsca zbiórki nad Lac des Aulnes, gdzie 5 września znaleźliśmy porzuconą łódź. 16 września wyruszyliśmy wodnosamolotem z jeziora St. Joseph pod Quebec do jeziora des Aulnes. Stamtąd udaliśmy się tegoż dnia wraz z drwalami pieszo na poszukiwanie balonu, jednak bez rezultatu. Byliśmy znowu w znanym nam lesie, lecz w jakże odmiennych warunkach! Nasi towarzysze objaśniali nam wszystko. Tu ślady łosia — braliśmy je za ślad krowy, pędzonej na pastwisko, ówdzie wilka i niedźwiedzia, który w tych okolicach nie jest wielki, ani zbyt drapieżny, tam znowu — żbika. Często w pobliżu strumyków spotykaliśmy drzewa lub pniaki „ścięte“ przez bobry. Wszystko, co przed tym było groźne i tajemnicze, teraz stawało się znane i piękne.

Nocowaliśmy nad brzegiem jeziora w namiocie ogrzewanym przez mały piecyk, sypialiśmy w śpiworach puchowych, jadali odgrzewane konserwy, jajecznicę z wędzonym boczkiem, pstrągi — łowione w pobliskim jeziorze i pardwy strzelane przez jednego z uczestników ekspedycji. Nasze ubrania były również dostosowane do warunków. Posiadaliśmy wysokie nieprzemakalne buty, kurtki skórzane, berety. Każdy nosił przydzieloną do własnego użytku siekierkę kanadyjską. Gdyby do tego była słoneczna pogoda! Lecz niestety, nadchodziła już jesień i w ciągu paru dni poszukiwań niebo było stale zachmurzone i nierzadko padał deszcz.

11 września natrafiliśmy na miejsce naszego pierwszego noclegu. Widniały ślady niedawnego ogniska, niedopalonych gałęzi — wokoło nich białe arkusze kory brzozowej, na których spaliśmy. Wkrótce też jeden z drwali znalazł na pniu drzewnym zawiązany szpagat. Od tej chwili poszło już łatwiej. Z każdym niemal krokiem odnajdywaliśmy nasze ślady sprzed dwóch tygodni.

Rozwiniętą tyralierą z 10 ludzi, z odstępami nie większymi niż 10—15 metrów — by się nie pogubić i nie stracić z oczu, wspinaliśmy się na stok góry. Około godziny 9.00 jeden z drwali na prawym skrzydle oznajmił wielkim głosem:

— Voila „la balloon“!

Zaczęliśmy łączyć do prawego i wnet spotkaliśmy się przy koszu balonu. Wszystko było nienaruszone. W fałdach powłoki, zwisającej ku ziemi z wierzchołka sosny, chlupotała woda. Po zrobieniu fotografii ścięto kilka drzew, na których spoczywała powłoka w sieci. Złożono balon w trzy pakiety; jeden — powłoka w pokrowcu, wagi około 200 kG, drugi — sieć w pokrowcu, około 120 kG i trzeci — kosz z resztą przyrządów.

Czterech drwali poszło na dół, torując siekierą drogę. Reszta staczała tłomoki z góry aż w dolinę. Kosz pozostał na noc na szczycie. Od miejsca, gdzie kończył się stok, zaczęto wyrąbywać drogę szerokości około półtora metra, którą miał przejść koń z sankami leśnymi; na nich miał być odtransportowany balon. O zmierzchu powrócono do obozu nad jezioro.

Nazajutrz, 18 września, wyruszyliśmy we czterech na szczyt góry po kosz. Drwale poszli dalej torować drogę. Przewóz balonu odbył się sankami aż do rzeki Miguick. Przez parę następnych mil do przystaanku kolejowego Miguick balon płynął łodzią, stamtąd zaś koleją. W ten sposób stanął 20 września o godzinie 18 na dworcu w Quebec. Nas odwołano z lasu dzień wcześniej.

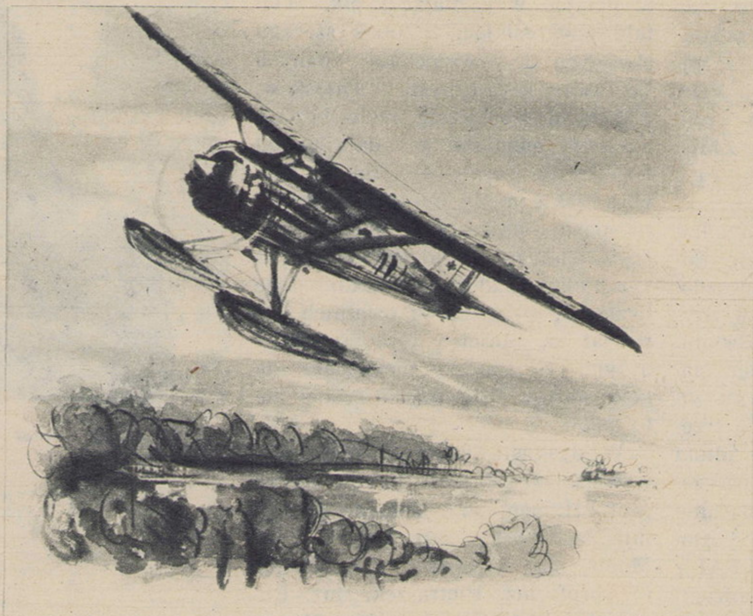
I tu, jak to często w życiu bywa, zjawiła się humorystyczna pointa. Szefem naszej ekipy był zastępca dowódcy lotnictwa płk T. K. Wręczono nam w konsulacie w Ottawie list od niego, w którym udzielił nam służbowej admonicji za to, żeśmy się celowo ukrywali po lądowaniu, by nie wracać z nim do kraju i pozostać jeszcze przez miesiąc w Ameryce (nasz statek „Kościuszko“ odchodził z N. Y. raz na miesiąc). Nakazał nam po powrocie zgłosić się do raportu karnego! Oczywiście raport karny „rozszedł się po kościach“.

Rząd kanadyjski w swojej uprzejmości pokrył koszty poszukiwań i transportu balonu z miejsca lądowania aż do Montrealu.

Po złożeniu oficjalnych wizyt i serdecznych pożegnaniach z naszymi przyjaciółmi, 21 września rano znaleźliśmy się w Montrealu, jako goście tamtejszej Polonii.

Powłoka balonu rozpostarta przez dwa tygodnie na drzewach była silnie przemoczona opadami atmosferycznymi. Musieliśmy się starać o jak najszybsze wysuszenie, zwłaszcza przed transportem przez ocean. Za odpowiednie pomieszczenie do tego celu posłużyła nam poczekalnia dworca kolejowego w Montrealu.

W dniu 22 września ranne dzienniki w Montrealu doniosły, że National Aeronautic Association w Waszyngtonie uznało nas oficjalnie za zwycięzców. Przebyliśmy w prostej linii 846 mil statutowych.



Drugie miejsce zajął balon marynarki amerykańskiej z odległością 776 mil, trzecie — balon „Good Year“ (492 mil), czwarte — balon niemiecki (251 mil), piąte belgijski, szóste francuski.

Gdy wyniki te stały się wiadome, miłą niespodziankę sprawiła nam wizyta, złożona naszemu konsulowi przez konsula Republiki Czechosłowackiej. Wyraził on radość, że Słowianie, w szczególności zaś Polacy, odnieśli sukces.

25 września o godzinie 8 rano przybyliśmy na Pensylvania Station w New Yorku, gdzie oczekiwał nas konsul generalny w gronie urzędników. Nastąpiły przyjęcia dla prasy polskiej i amerykańskiej. Następnego dnia rano przybyliśmy w mundurach do Konsulatu RP. Tu oczekiwały nas trzy samochody Majora Miasta New York, udekorowane flagami Polski i Stanów Zjednoczonych, z eskortą trzech policjantów na motocyklach. Zajęliśmy miejsca. W pierwszym kpt. Hynek w towarzystwie konsula, w drugim ja z vice-konsulem, w trzecim reszta delegacji. Głośny dźwięk syreny przodującego policjanta i ruszyliśmy sprzed konsulatu. Za pierwszym policjantem jechało po bokach dwóch innych, za nimi trzy nasze samochody.

Trudno sobie wyobrazić przestrzenie New Yorku i nieporównany ruch na głównych jego ulicach, kierowany mechanicznie z centralnych stacji. Gdy Major Miasta zaprasza kogoś do siebie i przysyła samochody z eskortą, zadaniem jej i punktem honoru jest przeprowadzić korowód samochodów z gośćmi przez skrzyżowania ulic bez zatrzymywania się, mimo czerwonych świateł. Policjant na pierwszym motocyklu potężną syreną uprzedza pojazdy i urzędników policji stojących z rzadka na skrzyżowaniach. Pojazdy są zobowiązane rozstępować się momentalnie — opornych, czy nieświadomych kierowców, niemal rozpychają policjanci jadący po bokach.

Można podziwiać ich sztukę jazdy i szybkość orientacji w wyborze przesmyków pomiędzy łamiącym się sznurem pojazdów. Cały korowód jedzie z prędkością dochodzącą do 60 mil/h. Rzecz oczywista, kilka razy zdarzyło się, że niemal przystanęliśmy, ale faktycznego zatrzymania nie było nawet przy trudnym i stosunkowo ciasnym objeździe Central Station. Przy takiej jeździe na przełaj przejechaliśmy trasę w ciągu 15 minut, podczas gdy normalnie trzeba by było stracić około godziny czasu.

Sam Major Miasta był zajęty służbowo w związku z pobytem w New Yorku prezydenta Stanów Roosevelta. Przyjął nas jego zastępca. Kilka prostych i serdecznych słów o węzłach sympatii, łączących Stany z Polską, wspólna fotografia i taki sam paradny powrót do konsulatu.

Tegoż dnia wieczorem odbyło się w Domu Polskim przyjęcie: mowy, które słyszeliśmy, były wspaniałe, entuzjazm Polonii olbrzymi. Było nam miło, że mogliśmy tym odciętym od Macierzy ludziom przysporzyć tyle chwil radości i dumy. Polonia New Yorku, dając wyraz sympatii do nas, ofiarowała nam piękny, srebrny puchar z odpowiednim napisem.

Następnego dnia, po oficjalnym przyjęciu w pawilonie reprezentacyjnym Światowej Wystawy „Stulecia Postępu“, uformował się korowód samochodów, poprzedzany przez orkiestrę. Jechaliśmy przez Aleję Sztandarów jako triumfatorzy, po obu stronach stały szpalery wiwatującej publiczności. Na końcu Alei, przy brzegu jezdni, stojąc w samochodach przyjmujemy defiladę, którą otwierał pluton kawalerii Armii Stanów Zjednoczonych AP, a za nim delegacje związków i organizacji polskich. Po defiladzie, na dziedzińcu pawilonu Stanów, zajęliśmy z zaproszonymi gośćmi miejsca na podium, naprzeciw blisko piętnastotysięcznej rzeszy Polonii. O godzinie 15.45 dnia 1 października wręczono nam statuę Gordon Benetta, po raz pierwszy zdobytą przez Polskę.

Po trzynastodniowej podróży przez Atlantyk na statku „Kościuszko“ znaleźliśmy się w Gdyni, później w Warszawie i Legionowie — jakże szczęśliwi!

Oceniliśmy dobrze sytuację meteo i dobry ułożyliśmy plan, wykonanie planu natomiast było, jak wtedy tak i dziś, osądzam — nie najlepsze: zawiodła „polityka balastowania“. Należało lepiej przemyśleć, co i kiedy zamienić w balast. Z opisanej sytuacji w locie wynika jasno, że nie mogło nas zaskoczyć podchodzenie do lądowania na żadne miasto, wobec czego należało wpierw poświęcić rezerwę piasku, a baterię radioodbiornika i sam odbiornik na końcu. Te nawigacyjne błędy okazały się jednak mniejsze, niż błędy naszych współzawodników.

Przeżyliśmy epopeę, najedliśmy się strachu, raz skutkiem burzy w powietrzu, drugi raz po lądowaniu, w trosce o miejsce w zawodach. Spotkała nas radość.

Zamieszczone w kilku odcinkach wspomnienia Zbigniewa Burzyńskiego stanowiły obszerny fragment z przygotowywanej do druku książki pt. „Balonem przez kontynenty“, która ukaże się nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej. Autor w swej książce poza wrażeniami sportowymi pisze także o baloniarstwie na usługach wiedzy i transportu. Książka Zbigniewa Burzyńskiego będzie tym bardziej cenną pozycją, ponieważ stanie się dokumentem pięknych osiągnięć sportu balonowego w Polsce.

Redakcja

XL–14 „MAYA"

FILIPINY



Samolot doświadczalny XL-14 „Maya" podczas lotów próbnych.



REPUBLIKA Filipińska, która zaledwie kilka lat temu uzyskała niepodległość stawia dopiero pierwsze kroki w lotnictwie. Założony w stolicy kraju, Manili, „Instytut Nauki i Technologii" opracował program badań i studiów nad możliwościami wytwarzania w kraju samolotów. Pracę tę prowadzi Oddział Badań Technicznych pod kierunkiem inż Antonio J. de Leon.

W ramach tych prac w Instytucie skonstruowano, zbudowano i oblatano pierwszy w Filipinach samolot doświadczalny XL-14 „Maya". Głównym celem doświadczeń, jakie spodziewają się zdobyć konstruktorzy, jest ocena możliwości zastosowania do budowy samolotów materiałów znajdujących się w kraju, takich jak drewno (gatunków krajowych), sklejka, bambus, płótno itp.

Jednym z doświadczalnie użytych materiałów jest tzw. „Wobex", stanowiący rodzaj sztywnej tkaniny bambusowej

Obecnie na ukończeniu są prace nad drugim samolotem filipińskim XL-15 „Ambulance", który również wykonany ma być całkowicie z materiałów krajowych.

XL-14 „Maya" jest jednosilnikowym, trzymiejscowym, zastrzałowym górnopłatem doświadczalnym, przystosowanym do prac rolniczych, obserwącji, łączności itp.

Płat o obrysie prostokątnym, trójdzielny. Część środkowa stanowi dach kabiny. Części skrajne są wsparte zastrzałami w kształcie litery V. Klapy i lotki szczelinowe. Konstrukcja dwudźwigarowa, dźwigary pełne, drewniane. Żebra drewniane. Nosek skrzydła wzmocniony matą z „Wobexu". Pokrycie płócienne.

Kadłub konstrukcji półskorupowej z podłużnicami drewnianymi i pokryciem z „Wobexu". Zamknięta kabina mieści trzy osoby załogi, dwie z przodu i jedną z tyłu. Sterowanie z lewego przedniego miejsca. Wejście do kabiny przez drzwi z lewej strony.

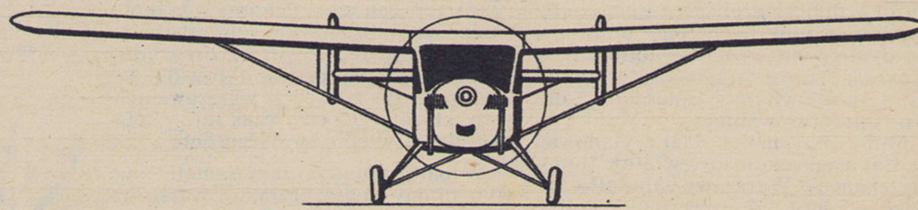
Usterzenie składa się z usterzenia wysokości o obrysie prostokątnym osadzonego na oprofilowanym wsporniku i podpartego z każdej strony dwoma zastrzałami oraz z podwójnego usterzenia kierunku, również o obrysie prostokątnym, osadzonego na końcach statecznika poziomego.

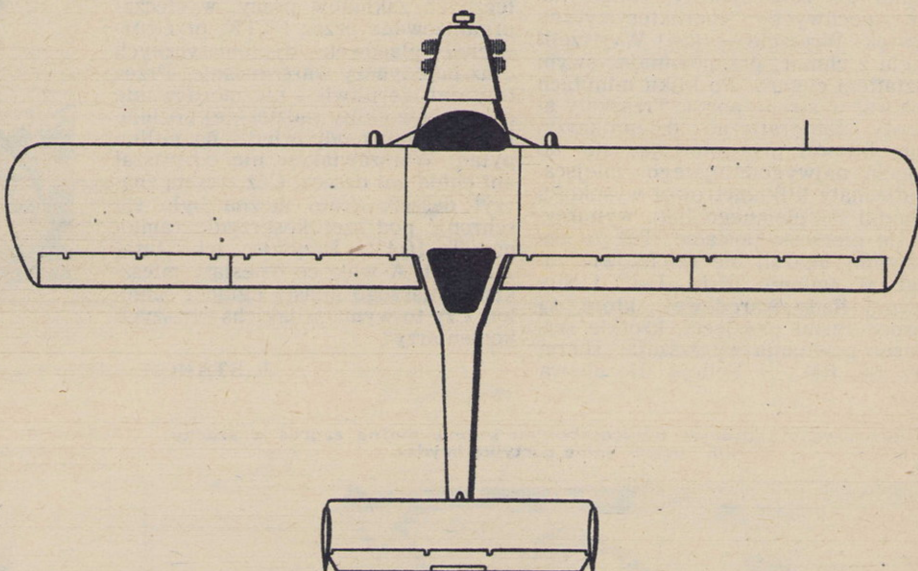
Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym.

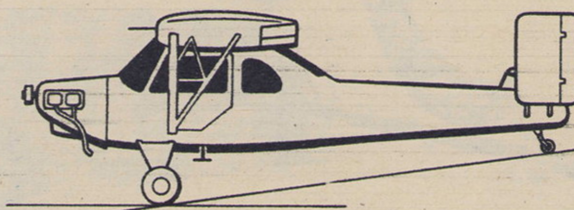
Podwozie stałe o układzie klasycznym. Koła niskiego ciśnienia, amortyzatory gumowe. Kółko ogonowe sterowane.

Napęd samolotu stanowi czterocylindrowy silnik o układzie płaskim, typu Lycoming 0-235-2 o mocy 100 KM. Śmigło drewniane, dwułopatowe, stałe. Pojemność zbiorników paliwa 68 litrów.

Inż. J. S.







Rysował: TADEUSZ PSZENICKI

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	— 10.24 m
Długość	— 6,3 m
Wysokość	— 2,3 m
Powierzchnia nośna	— 16 m²
Wydłużenie	— 6,5

Ciężary:

Ciężar własny	— 510 kG
Ciężar w locie	— 780 kG
Obciążenie powierzchni	— 48.75 kG/m²
Obciążenie mocy	— 7,8 kG/KM

Osiągi:

Prędkość maksymalna	— 184 km/h
Prędkość przelotowa	— 144—152 km/h
Prędkość lądowania (bez klap)	— 83 km/h
Prędkość lądowania (z klapami)	— 67—72 km/h
Prędkość wznoszenia (przy ziemi)	— 3,6 m/sek
Pułap	— 3 820 m
Zasięg	— 480 km

Tu-104 W WARSZAWIE



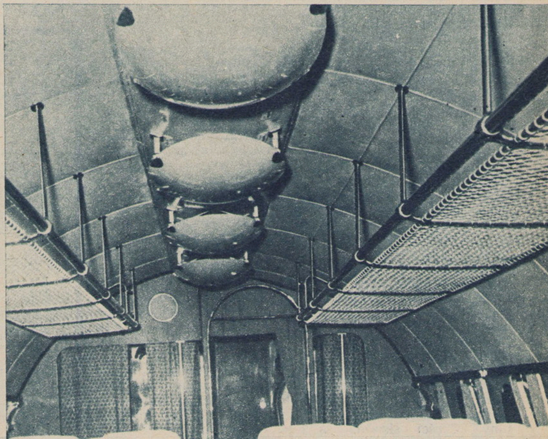
Po 1 godzinie i 40 minutach lotu z Moskwy, Tu-104 wylądował w Warszawie. Za chwilę mieszkańcy stolicy powitają radzieckich gości by później rozpocząć zwiedzanie samolotu.

WIADOMOŚĆ o przylocie radzieckiego odrzutowego samolotu pasażerskiego, podana przez radio i powtórzona przez prasę, zelektryzowała całą Warszawę. Dużo o nim słyszeliśmy. Pamiętamy wydane o nim pochlebne opinie w Londynie i na wystawie lotniczej w Zurychu. To też wiadomość tę opinia publiczna powitała z radością i z dużym zainteresowaniem.

Mimo, iż samolot miał wylądować na Babicach około dziewiątej, tłumy mieszkańców Warszawy zaludniły lotnisko w dniu 24 lipca już o godzinie 7 rano. Tysiące par czujnych oczu długo wypatrywały niebo. Ale zanim go zobaczyliśmy, uszy nasze pochwyciły charakterystyczny dźwięk. Wreszcie — jest! Wystrzelił nagle z chmur, przypominając swym kształtem cygaro. Po kilku minutach kołował w stronę portu. Trzaskały aparaty fotograficzne dziennikarzy, tłum falował przygotowując się do zajęcia najwygodniejszego miejsca. Podjechały kilkumetrowej wysokości schodki i z ciemnego luku wynurzyły się pierwsze postacie. Tuż za pasażerami ukazali się członkowie załogi. W imieniu PLL „Lot" i Stołecznej Rady Narodowej, które są gospodarzami przyjęcia, krótkie serdeczne powitania wygłaszają: sekretarz St. RN — Felicja Kozubowa oraz dyrektor „Lotu" mgr inż. Andrzej Skala. Goście zostają obdarowani kwiatami. Całe ich morze otrzymała sympatyczna stewardessa samolotu — Maja Gorinowa, która za swój czarujący uśmiech z miejsca zyskała sobie sympatię wśród zebranych na lotnisku. Od tej chwili aż do odlotu uśmiechem tym będzie torowała sobie drogę do gorących warszawskich serc, które przez cały czas jej pobytu darzyły ją wielką serdecznością.

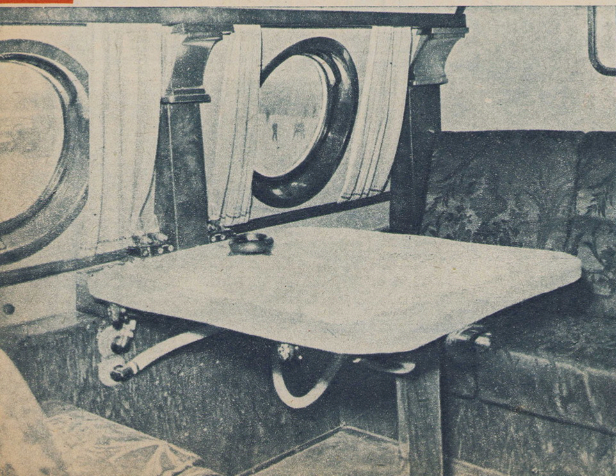
W parę minut później samolot był wypełniony pasażerami.. warszawskich tramwajów i autobusów. Nieprzerwanym strumieniem przez trzy dni płynęły na lotnisko delegacje stołecznych zakładów pracy, wycieczki organizowane przez PTTK, przedstawiciele placówek dyplomatycznych oraz pojedynczy warszawianie. Przez trzy dni cierpliwie i niezmordowanie członkowie ekipy radzieckiej udzielali wyjaśnień i odpowiedzi na milion pytań. Warszawiaków nie odstraszał ani chłód ani deszcz. Cóż zresztą znaczył deszcz, skoro można było się schronić pod szerokoskrzydłe ramiona Tu-104?! Przyszło ich tutaj 100 000. A więc co dziesiąty mieszkaniec naszego miasta oglądał samolot. Czy to wymaga jakichś bliższych komentarzy?

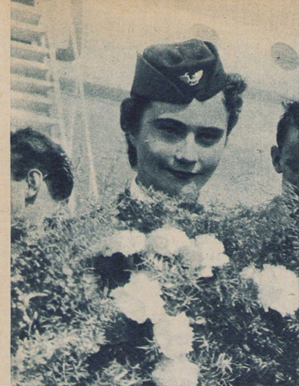
J. STAROŃ



W ogólnej kabinie pasażerskiej w wersji luksusowej mieści się 28 pasażerów. Natomiast we wszystkich kabinach przygotowanych do tzw. lotu turystycznego samolot zabiera 78 pasażerów.

W luksusowo urządzonym ośmioosobowym salonie można zagrać w szachy lub „uciąć" sobie partyjkę brydża.





Maja Gorinowa podbiła serca Warszawiaków, a przedstawicielki naszego miasta podejmowały się nawet znaleźć wśród nich dla niej... męża!



Goście otoczeni zwartym tłumem witających. Od lewej stoją· konstruktor — W. M. Benderow (z kwiatami w ręku) oraz w mundurach: nawigator — K. W. Kriat, kapitan statku — B. P. Bugajew, drugi pilot — P. A. Ałpatow i radiotelegrafista — P. F. Gopijenko.

PRZEDSTAWIAMY ZAŁOGĘ SAMOLOTU Tu – 104

B. P. Bugajew — kapitan statku, pilot I klasy. Ma lat 32. W lotnictwie pracuje 14 lat. Wylatał w tym czasie 2,5 miliona km. Przebywał w powietrzu ponad 9 000 godzin. Na Tu-104 przeszkolił się w przeciągu 4 miesięcy! W czasie wojny latał często na zadania wspólnie z polskimi pilotami.

P. A. Ałpatow — II pilot samolotu, pilot I klasy. Ma lat 29. Wylatał ok. 2,5 mil. km. Wyszkolił się w czasie wojny. Był wówczas pilotem w lotnictwie transportowym. W Warszawie był już kilka razy.

K. W. Kriat — nawigator. Ma lat 34. Wylatał ok. 3 mil. km i ponad 10 000 godz. W lotnictwie pracuje 13 lat. Po raz pierwszy był w Warszawie podczas wojny. Posiada Order Czerwonej Gwiazdy. Medal za Zwycięstwo oraz kilka cywilnych lotniczych odznaczeń.

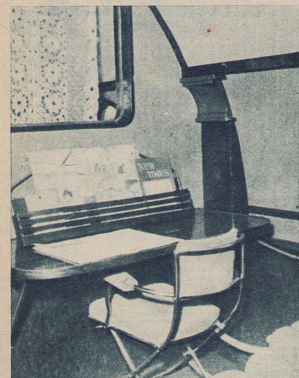
P. F. Gopijenko — radiotelegrafista. Ma 31 lat. W czasie wojny był w lotnictwie transportowym. Zna wiele typów samolotów. Dostarczał samoloty z baz do pułków. Wylatał ok. 1,5 mil. km oraz ponad 4 000 godzin.

J. D. Iwanow — inżynier pokładowy. Pracuje w lotnictwie 30 lat. Pilotem nie jest. Był odznaczony orderem „Za Wielką Wojnę Narodową", 2 medalami „Za Zwyciestwo", medalem „800-lecie Moskwy" i innymi. Doskonały fachowiec-mechanik. Przygotowywał m. in. samolot Czkałowa do słynnego przelotu przez biegun do San Francisco. Na Tu-104 był w Londynie, Pradze i Budapeszcie. Obsługuje także śmigłowce. Przed wojną pracował przez pewien czas na „Łosiach".

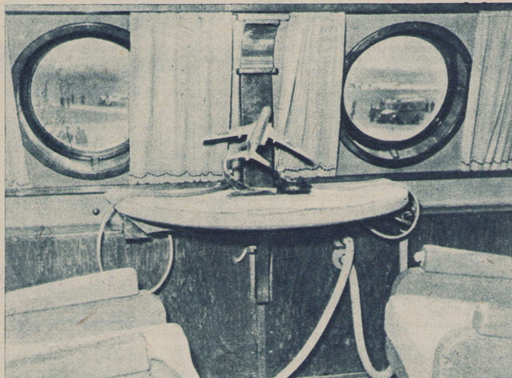
M. J. Wołga — technik. Jest także pilotem. Bardzo dużo latał po Europie i Azji. W Warszawie był już kilka razy. Ma na swym koncie wylatanych ok. 2 mil. km i ok. 8 000 godz. W czasie wojny był pilotem transportowym.

Maja Gorinowa — stewardessa. Ma 25 lat. Był to jej trzeci lot na Tu-104. Warszawe widziała po raz pierwszy. Poprzednio była w Pradze i Budapeszcie. Lata już półtora roku. Przebyła w powietrzu ponad 400 tys. km i ok. 1 500 godzin. Jest tłumaczką z języka angielskiego i hiszpańskiego.

Star.



W kabinie ogólnej znajduje się czytelnia (na zdjęciu jest widoczny tylko jej fragment) z czasopismami w różnych językach. Można tu także wygodnie napisać list.



Ten salonik ma miejsca dla sześciu pasażerów. Fotele są obrotowe. Na ich poręczach widać przyciski do opuszczania oparć i do wezwania stewardessy.

O CZYM MÓWILI:

Inż. W. M. Czerniakow — kierownik ekipy. Pracuje w radzieckim Zarządzie Lotnictwa Cywilnego na stanowisku naczelnika oddziału personelu latającego.

— Cieszę się, że jestem w Warszawie lecz bardzo żałuję, że nie mogłem być w dniu Święta Odrodzenia. Warszawę pierwszy raz widziałem w 1945 roku. Było to miasto umarłe, dziś ono żyje. Wyczuwa się jeszcze świąteczny strój. Swoim serdecznym przyjęciem sprawiliście całej ekipie dużo radości. Dni spędzone u was będziemy długo mile wspominali.

Inż. W. M. Benderow — konstruktor. Był kierownikiem biura A. Tupolewa w okresie prac doświadczalnych nad Tu-104.

— Pierwsze swe loty rozpoczął Tu-104 w czerwcu ubiegłego roku. Potwierdziły one założenia co do łatwego pilotażu oraz wykazały dobrą sterowność samolotu. Tu-104 znajduje się od ubiegłego roku w produkcji seryjnej. Loty doświadczalne, które odbywają się na Daleki Wschód nie wykazują żadnych usterek zarówno w płatowcu jak i w silniku, mimo wielu wylatanych godzin i kilometrów. Czy to mój pierwszy lot na Tu-104? Nie. Byłem już na nim w Londynie, Pradze i Budapeszcie.

G. W. Wojcechowicz. — Naczelny inżynier — „Aerofłotu" obwodu moskiewskiego. W lotnictwie pracuje 20 lat.

— Konstruktorzy nasi dali nam do eksploatacji wspaniałe maszyny. Dzięki temu dogoniliśmy zagranicę w lotnictwie komunikącyjnym. Zdajemy sobie sprawę z powagi zadania, które przed nami stoi i musimy je wykonać. Co sądzę o pracy PLL „Lot"? Muszę ich pochwalić. Dobrze mi się współpracuje z ich przedstawicielem w Moskwie — Tadeuszem Hentzlem. Mechanicy „Lotu" doskonale pracują, dbają o maszyny. Samoloty SAS-u latają do Moskwy około 2 miesięcy a miały już trzy awarie i jedno przymusowe lądowanie. Waszym samolotom jeszcze się to nie zdarzyło.

Star.



Kapitan statku — B. P. Bugajew w rozmowie z przedstawicielem naszej redakcji — red. Jerzym Staroniem. (Foto CAF)

Kapitan Tu-104 do Czytelników „Skrzydlatej Polski"

Дорогие товарищи,
дорогие наши соседи!
Мы очень рады за теплый
и дружеский прием в
Вашей замечательной
столице Варшаве. Желаю
Вам успехов труде и учебе
будьте стойкими борцами
за дело мира во всем
мире. Ком. кор. Ту-104 Бугаев

Drodzy towarzysze, drodzy nasi sąsiedzi:
Jesteśmy bardzo wdzięczni za gorące i przyjacielskie przyjęcie w Waszej wspaniałej stolicy — Warszawie. Życzę Wam sukcesów w pracy i nauce. Bądźcie wytrwałymi bojownikami o pokój na całym świecie.

Kapitan statku Tu-104 — Bugajew

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MODELI ZDALNIE STEROWANYCH W BELGII

W dniach 16—17 czerwca 1956 r. odbyły się w Antwerpii (Belgia) IV miedzynarodowe zawody modeli latających zdalnie sterowanych, które w tym roku stały się rzeczywiście mistrzostwami Europy.

Do zawodów zgłoszono 27 modeli jednokanałowych i 6 wielokanałowych. W kategorii modeli jednokanałowych startowało 9 szybowców i 18 modeli z napędem.

Zawody zostały rozegrane w konkurencjach: modeli szybowców — jednokanałowych, modeli z napędem — jednokanałowych oraz modeli z napędem — wielokanałowych.

MODELE ZDALNIE STEROWANE W POLSCE

JAK się dowiadujemy, obecnie są opracowywane i w najbliższym czasie wejdą w życie nowe uproszczone przepisy dotyczące przyznawania zezwoleń na budowę i użytkowanie urządzeń radiowych do zdalnego sterowania modeli.

Przewiduje się przyznanie do użytku modelarzy pasma częstotliwości 27,12 MHz (± 0,6%) i mocy max. 5 W. Przyznanie pasma 11 m (zamiast dotychczas obowiązującego — 464 MHz) niewątpliwie ułatwi szybszy rozwój tej nowej u nas dziedziny małego lotnictwa. (W)

Największą niespodzianką zawodów był startujący w kategorii jednokanałowej model bezogonowca z napędem, Bickel'a (Szwajcaria). Wbrew oczekiwaniom fachowców, model ten o ciężarze 1 400 G wykonywał z silnikiem 1,5 cm³ poprawne starty, zakręty, świece i to wszystko w bezpośredniej bliskości ziemi. Doskonała stateczność modelu połączona z dużą rutyną zawodniczą jego konstruktora umożliwiła Bickel'owi zdobycie pierwszego miejsca.

Pozostałe modele tej kategorii miały układy klasyczne, w większości pseudo-redukcyjne. Zwracała uwagę tendencja do budowy modeli małych o znacznym obciążeniu powierzchni rzędu 50 G/dcm², nawet kosztem trudności w sterowaniu.

W kategorii modeli szybowców przeważała szkoła szwajcarska i niemiecka. Zwycięzca, Szwajcar Klauser, startował z modelem o rozpiętości — 1 600 mm, powierzchni płata — 26 dcm² i ciężarze w locie — 960 G. Dobre warunki atmosferyczne umożliwiły wykorzystanie prądów wznoszących dla przedłużenia lotu, co było konieczne w celu wykonania pełnego programu ewolucji.

Zdobywca drugiego miejsca — Huber wystąpił z dużym szybowcem o rozpiętości — ponad 2 000 mm, powierzchni nośnej — 45 dcm² i ciężarze — 1 150 G. Trzecie miejsce zajął Schmid z modelem o rozpiętości — 2 300 mm i ciężarze — 1 750 G.

Modele szybowców startowały z holu o długości 200 m, przy czym trzy zwycięskie modele uzyskiwały wysokość startu rzędu 180 m (!)

W kategorii modeli wielokanałowych zwycięski zespół Jean — Pierre Gobeaux (Belgia) startował z bardzo prostym modelem opracowanym na podstawie serii modeli doświadczalnych. Należy dodać, że zespół Gobeaux zwyciężył również w roku ubiegłym oraz ustanowił niedawno międzynarodowy rekord wysokości.

Streszczając przebieg zawodów, można stwierdzić dalszy rozwój techniczny zdalnego sterowania, zwłaszcza w kategorii wielokanałowej. Mimo to aparatura jest nadal zbyt złożona i kosztowna, a przez to trudno dostępna dla naprawdę szerokiego ogółu modelarzy.

WYNIKI ZAWODÓW

Wielokanałowe modele z napędem

Nagroda: Puchar Królowej Belgii, Wielka Nagroda Ministra, Medal Honorowy Miasta Antwerpii. (Max. ilość punktów możliwych do uzyskania — 2 590 p). 1) J. P. Gobeaux (Belgia) — 1 703 p, 2) Stegmaier (NRF) — 1 098 p. 3) Hemsley (Anglia) — 778 p. 4) De Hetrogh (Belgia) — 575 p.

Jednokanałowe modele z napędem

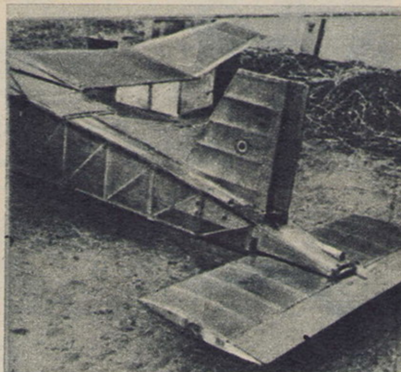
Nagroda: Wielka Nagroda Ministra Komunikacji (Max. ilość punktów możliwych do uzyskania — 630 p). 1) Bickel (Szwajcaria) — 587 p, 2) Setz (Szwajcaria) — 429 p, 3) Brunenkant (NRF) — 381 p, 4) Fischer (Anglia) — 337 p, 5) Dziech (NRF) — 326 p, 6) Brinkman (Holandia) — 316 p. 7) De Dobbeler (Belgia) — 301 p, 8) Berglund (Szwecja) — 286 p, 9) Enzeroth (Szwajcaria) — 253 p, 10) Lay (Belgia) — 225 p.

Jednokanałowe modele szybowców

Nagroda: Wielka Nagroda Ministra Zdrowia. (Max. ilość punktów możliwych do uzyskania — 510 p). 1) Klauser (Szwajcaria) — 369 p, 2. Huber (Szwajcaria) — 281 p, 3) Schmid (Szwajcaria) — 229 p. 4) Mabile (Belgia) — 185 p. 5) Muschner (NRF) — 183 p, 6) Meyer (NRF) — 182 p. 7) Boys (Anglia) — 141 p, 8) Poulain ((Francja) — 138 p.



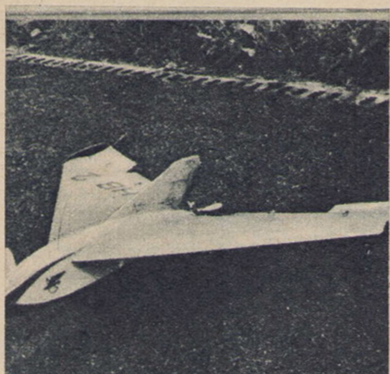








Kolejno od góry: Przewodniczący FAI — Silvaert w rozmowie z J. P. Gobeaux (obok zwycięski model). Usterzenie modelu Gobeaux. Model Stegmaier'a — w zbliżeniu i przy starcie.



Zwycięska delta Bickel'a.



Wicemistrz Setz i jego model.

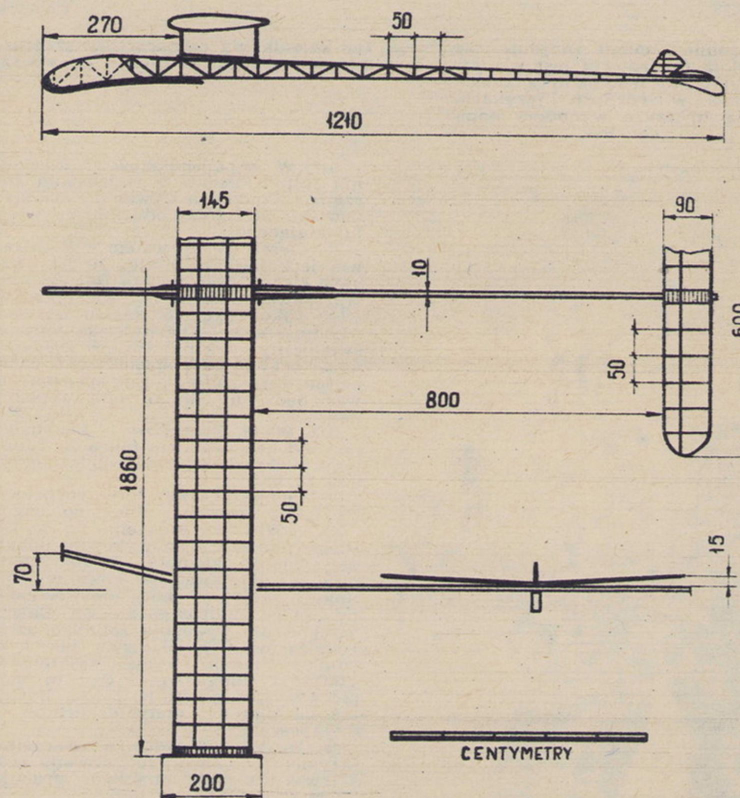
Klauser ze zwycięskim szybowcem.



Start szybowca Mabile.



POLSKIE MODELE LATAJĄCE



Szybowiec A-2 M.R.10

Model jest wykonany całkowicie z materiałów krajowych. Kadłub posiada dwie listewki sosnowe 5 × 10 mm i rozpórki 3 × 10 mm. Przód kadłuba pokryty jest sklejką 0,6 — 0,8 mm, a całość papierem japońskim.

Skrzydła i statecznik poziomy przymocowane za pomocą gumek. Model ma automat przymusowego lądowania. Na końcach skrzydeł są przyklejone płytki brzegowe ze sklejki 1 mm.

Rozpiętość skrzydeł	1 860 mm
Długość kadłuba	1 210 mm
Powierzchnia skrzydeł	26,9 dcm²
Powierzchnia statecznika	5,4 dcm²
Powierzchnia całkowita	32,30 dcm²
Obciążenie pow. nośnej	440 G
Ciężar modelu	12,5 G/dcm²
Profil skrzydła	G 5 P
Profil statecznika CLARK Y	5%

ROBERT MOJ



z Szybownikami we Francji

• 2 •

JERZY R. KONIECZNY
Korespondencja własna

Nasz „Bocian" nie utrzymał się długo, lądował, ponowił start i o 16.03 siadł po raz drugi. Nowotarski zastanawia się co robić. Czeka i denerwuje się. Trudno mu podjąć decyzję. Ma już tylko jeden start. Obie nasze „Jaskółki" znikły już tymczasem po drugim starcie z lotniska. Poszły na przelot.

Około 16.30 od strony zachodniej nadchodzi na lotnisko, bardziej bokiem, silna burza. Przemieszcza się ona dość szybko z północy na południe. Chmury czołowe są tak zachęcające, że spora grupa pilotów, która jest jeszcze na ziemi, decyduje się na drugi względnie trzeci start. Do nich należą też Nowotarski z Sandauerem. Obserwujemy z dużym niepokojem ich lot. Wybrali jednak odpowiednią porę. Znaleźli szybko dobre noszenia i poszli na przelot. Zdążyli więc przed ulewą, która w parę zaledwie minut potem przyszła nad lotnisko. Kilka szybowców nie zdążyło wystartować przed burzą — pozostało na ziemi. Burza przechodzi szybko na południe. Po jakiejś pół godzinie deszcz przestaje padać. O 17.25 ląduje po raz drugi „Blanik", by po trzecim starcie lądować o 18.00 ponownie.

Z lotniska w ogóle nie odeszło na przelot, od razu lądując, kilkanaście maszyn (Silesmo, Persson, Ara, Toutenhoofd, Thomsen, Feddersen, Jalkanen, Mező, Ferrari, dwumiejscówki: argen-

cd. na str. 12

Prędkościowa docelówka

W poniedziałek 2 lipca wydawało nam się z rana, że konkurencji raczej nie będzie. „Zakitowane" niebo wyglądało beznadziejnie. Nie zanosiło się — na oko — na żadną poprawę w południe, ani po południu. Radar pracował jednak bez przerwy i „łapał" wytrwale pogodę ze wszystkich kierunków. Musiał widocznie coś tam „wymacać", gdyż około 13.00 zarządzono powtórną odprawę z zawodnikami (poprzednia odbyła się z samego rana) i zdecydowano rozegranie drugiej konkurencji — prędkościowego przelotu docelowego o długości 99,800 km na trasie Saint Yan — Saint Etienne. (Lotnisko docelowe Boutheon położone jest w odległości około 50 km na południowy zachód od Lionu, a różnica poziomu wynosi na nim w stosunku do St Yan około 100 metrów — niżej.)

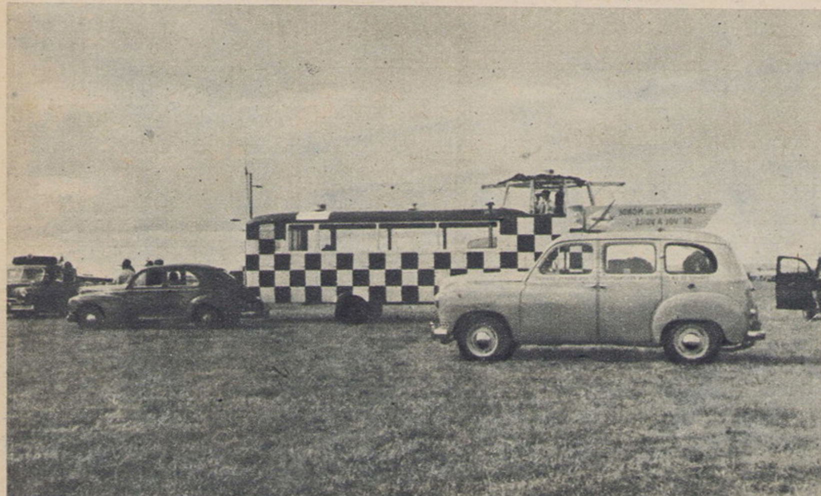
Zawodnicy mieli niezbyt zadowolone miny, kiedy opuszczali „salle de brieffing". O ile otrzymana prognoza dawała niektórym pilotom jaką taką nadzieję na przelecenie trasy, o tyle niewielu — patrząc na rozmazane niebo — wierzyło w ogóle w możliwość odejścia z lotniska.

Oficjalnych wyników pierwszej konkurencji do południa jeszcze nie ogłoszono. Do ostatniej chwili nie było więc wiadomo, jaka będzie kolejność startów, pomimo, że szybowce transportowano już na pole wzlotów. Uczyniono to dopiero na krótko przed godz. 14.00. Start odbywa się w kierunku — południowym.

O godz. 14.15 wystartował jako pierwszy Argentyńczyk Cuadrado. Minutę później wyszedł w powietrze Gorzelak. Góra startował o 14.22. Ponieważ załoga turecka nie zdążyła jeszcze wrócić z Luksemburga, jako pierwsza (ale na drugiej pozycji) startowała w tej konkurencji załoga polska Nowotarski — Sandauer. Z jednomiejscówek, które znalazły się już w powietrzu, żadna jakoś nie decydowała się pójść na przelot. Gorzelak odczepił się o 14.25, a Góra o 14,29, obydwaj na wysokości 600 m, tak jak było nakazane. Przez parę minut kręcą się szybowce nad lotniskiem, próbują coś złapać, ale bezskutecznie. Co bardziej sprytniejsi i przewidujący piloci (było ich zresztą niewielu) wycofali swój start z pierwszej kolejki. Był wśród nich m. in. Mac Cready. O 14.25 ląduje Gorzelak, a 3 minuty później Góra. Za nimi siada cała reszta pilotów, którzy zdecydowali się na pierwszy start. Lądowanie tylu maszyn, jednej za drugą (miejsca czasami nie starczało na nie w ustalonym pasie) wyglądało trochę — jak to się u nas mówi — grobowo.

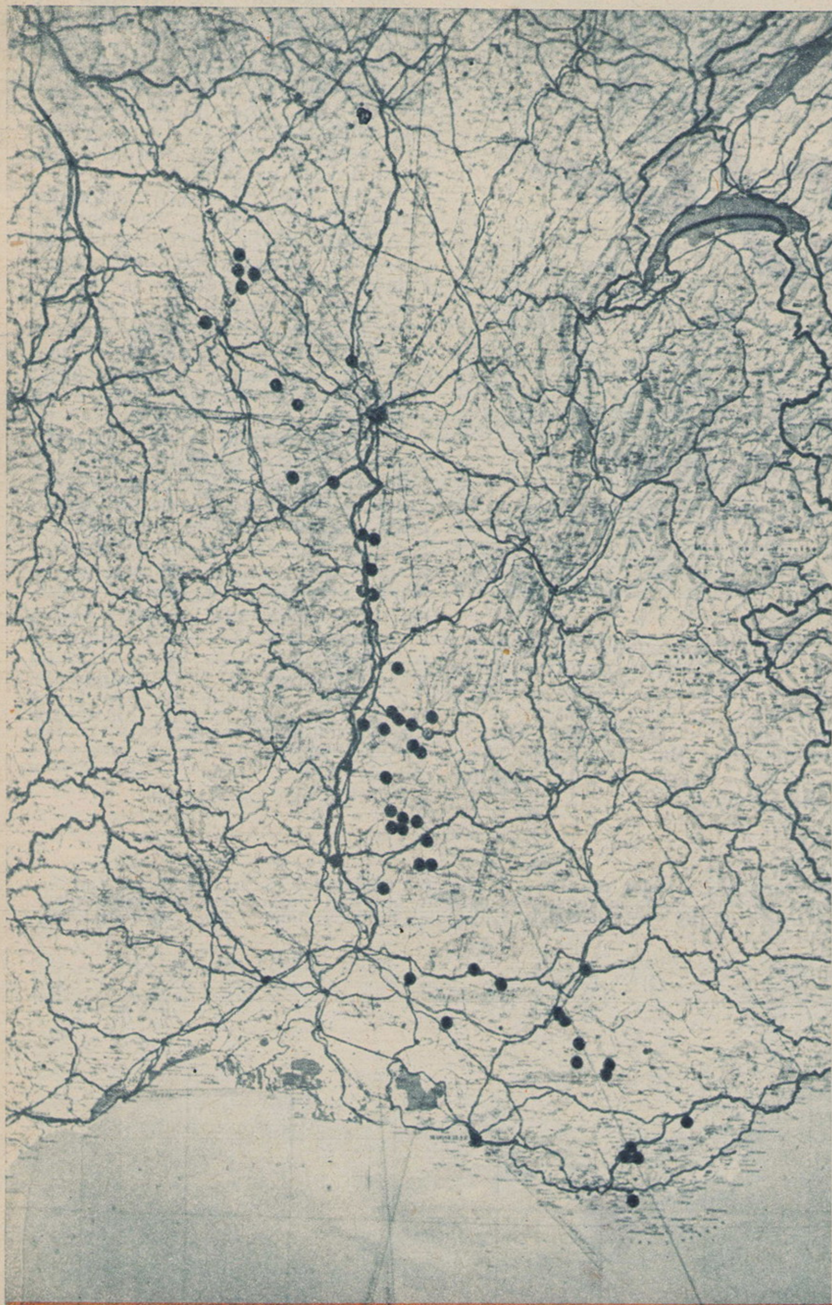
O 14.44 startuje po raz pierwszy nasz „Bocian". Słońce trochę zaczyna prześwitywać przez chmury. Jest trochę nadziei. Nie ulega wątpliwości dla nikogo, że ta prędkościowa docelówka to będzie jednak szczęściarska konkurencja. Jak się uda komu coś złapać, to poleci. Reszta maszyn, która lądowała przed paroma minutami, ponawia start, zwłaszcza, że od strony południowej i północnej dają znać o sobie, aczkolwiek nieznacznie jeszcze, warunki burzowe. To zachęca oczywiście do startu. Niektóre szybowce kręcą się parę minut nad lotniskiem, coś tam zdają się łapać, meldują nad wieżą kontroli i odchodzą na przelot. Inni jednak zmuszeni są lądować. Należą do nich: Francuzi Rousselet — Trubert, Nowozelandczyk — Georgeson, Brazylijczyk — Da Rosa, Belg — D'Otreppe, Munch, Toutenhoofd. Bar, Heinonen, Trager-Miller, Pierre, Resch, Arbajter i kilku innych.

Wóz startowy z umieszczoną na dachu literą „T" na lotnisku w Saint Yan podczas startów do konkurencji. Na pierwszym planie samochód z megafonem kierownictwa mistrzostw.



Prędkościowy przelot docelowy o długości 99,800 km na trasie Saint Yan — Saint Etienne. Mapa przedstawia rozrzut lądowań poszczególnych szybowców na trasie (liczby na pineskach oznaczają numery konkursowe zawodników).





Przelot po trasie kontrolowanej do Tulonu, rozegrany w dniu 3 lipca br. Mapa przedstawia rozrzut lądowań szybowców na trasie.

(CD. ze str. 11)

tyńska, włoska, niemiecka, austriacka i czechosłowacka). Cztery lądowały niedaleko Saint Yan. Lotnisko docelowe osiągnęło tylko pięciu zawodników i 2 załogi. Lądowali oni na nim w następującej kolejności: godz. 17.37 — Goodhart — Foster (Anglia), godz. 17.48 — Saradic (Jugosławia), godz. 17.53 — Ivans (USA), godz. 17.57 — Trager-Miller (USA), godz. 18.07 — Mac Cready (USA), godz. 18.07 — Wills (Anglia), godz. 18.10 — Juez (Hiszpania). Gorzelak przeleciał 69 km, zajmując 9 miejsce. Góra — 41 km (20 miejsce), a Nowotarski z Sandauerem — 38 km (5 miejsce). Francuz Pierre podbił szybowiec.

Jest rzeczą charakterystyczną dla tej konkurencji, pomijając już wielką klasę jaką zademonstrował Saradic na „Meteorze", że przelot w komplecie wykonała tylko ekipa amerykańska i dwóch Anglików, co rzecz jasna miało swój związek z bardzo dobrą łącznością radiową zarówno z ziemią jak i pomiędzy pilotami amerykańskimi, którzy sobie wzajemnie pomagali, a których sprytnie (jak się o tym później mówiło już głośno w kuluarach) podsłuchali przez radio Anglicy, wykorzystując zasłyszane dane dla swoich lotów. Do tego dodać wypada jeszcze jedno, że kierownik ekipy USA jest też meteorologiem.

Nie ulega wątpliwości, że warunki dla rozegrania konkurencji były wyjątkowo trudne. Praktycznie nie było ich wcale. Jedynie warunki burzowe umożliwiły około 17,00 i trochę wcześniej wykręcenie niektórym zawodnikom dużych wysokości rzędu 6000—7000 m. Największą wysokość około 8000 m uzyskał w tym dniu nad Saint Yan Hiszpan Juez, dzięki której udało mu się, oczywiście dolecieć do celu. Kilku pilotów (m. in. Dubs) zdobyło w tej konkurencji diamenty wysokościowe. W każdym razie „zbiorowe" zdobywanie wysokości przez pilotów w chmurach burzowych stwarzało groźne niebezpieczeństwo zderzeń, których jednak szczęśliwie nie było.

Nasi piloci wrócili do Saint Yan tego samego dnia (tj. wieczorem) pomiędzy godziną 21.00 a 22.00, zupełnie zresztą niespodziewanie, gdyż nasze samochody nie dały wcale z Roanne o sobie znać kierownictwu ekipy. Duża w tym zasługa 2 Francuzów z Aeroklubu Metalowców z Paryża, których w niedzielę przysłał sekretarz generalny Areoklubu — Vidal do pomocy naszej ekipie transportowej. Byli to młodzi, inteligentni chłopcy, znający dobrze teren Francji. Kiedy będąc na trasie, w Roanne, z biura zawodów dowiedzieli się o miejscach lądowania Polaków, podjęli szybką decyzję ściągnięcia szybowców na własną rękę, nie czekając na polecenie telefoniczne kierownictwa naszej ekipy, które — nawiasem mówiąc — nie zostało przez organizatorów mistrzostw poinformowane o tym, że nasze samochody zgłosiły się już z Roanne i że otrzymały dane o miejscach lądowania „Jaskółek" i „Bociana".

Wiadomość o lądowaniu Góry i Nowotarskiego z Sandauerem ogłoszono już w biurze o 18.30 a Gorzelaka o 18,45. Stąd było sporo zmartwień w kierownictwie ekipy — co z tymi samochodami, że się tak długo nie meldują? Ale wszystko się wyjaśniło, a Janica uściskał z radości (martwił się solidnie) 2 sympatycznych Francuzów po powrocie.

Kierunek na Morze Śródziemne

Na następny dzień — we wtorek 3 lipca organizatorzy zapowiedzieli na porannej odprawie o 9.30 następną, trzecią konkurencję — przelot po trasie kontrolowanej do Tulonu (lotnisko w Cuers), o długości 389 km. Warunki znów trudne. W powietrzu duża wilgotność, słabe nozenia. Tworzące się poza obszarem lotniska cumulusy przy zbliżaniu do Saint Yan rozmazują się. Jedyne wyjście — to szybko uciekać na trasę. W omówieniu sytuacji meteo podano, że okluzja przesuwa się na wschód z prędkością 30 węzłów. Dziś jest masa niestała powietrza polarnego. Noszenia powinny być rzędu 1—1,2 m/sek. Podstawa cumulusów 800 m, później 2—2,5 tys. Wiatry zachodnie, później południowe mogą przynieść burze. Deszczu prawdopodobnie nie będzie. Po południu będzie mistral, ale trochę słabszy. 0 godz. 12.00 podano na odprawie najnowsze dane meteo wg. radaru z godz. 10.20. Oto dane dotyczące wiatru. W nawiasach dane z rana.

Wysokość	Kierunek	Prędkość (węzłach*)
300 m	270 (270)	12 (13)
600	260 (280)	10 (16)
900	260 (280)	10 (17)
1 200	250 (280)	13 (19)
1 500	250 (280)	13 (19)
1 800	240 (270)	12 (08)
2 100	250 (250)	14 (06)
2 400	290 (280)	18 (08)
2 700	290 (280)	18 (15)
3 500	280 (300)	22 (16)
3 000	280 (300)	19 (21)
4 000	(300)	(25)

Start wyznaczono na godzinę 13.00. Będzie on otwarty do 18.00. Wysokość odczepienia 700 m. Po starcie większość szybowców pozostawała przez pewien czas nad lotniskiem, szukając korzystnych dla siebie noszeń przed odejściem na trasę. Można było obserwować całe roje próbujące jakoś się wykręcić. Nasi startowali stosunkowo późno, jednak udało im się coś znaleźć i odejść na trasę. Tradycyjnym już zwyczajem, podobnie jak w poprzednich konkurencjach, „męczy" się włoski motylek „Eolo". Siada też jako pierwszy w parę minut po starcie, tuż za nim ląduje Węgier Mező, następnie Dubs, Ames i Argun. Ponawiają swe starty. Lotnisko wkrótce szybko pustoszeje. Każdy jak mógł uciekał z tego rejonu, w którym niebo wyglądało na oko beznadziejnie.

Na meldunki z trasy czekamy tym razem nieco dłużej. Nadchodzą dopiero około godz. 17.00. Jako pierwsze siadły na trasie dwumiejscówki: argentyńska (19 km), finlandzka (24 km) i austriacka (29 km). Aż dziw bierze, że tak długo nie dawali znać o sobie. Serię lądowań „jedynek" rozpoczął Heinonen (30 km). Za nim zgłaszali się kolejno po 17.00: Cartigny, który na naszej „Jaskółce" pokonał przestrzeń zaledwie 46 km, Koch (69 km), Arbajter (77 km), Silesmo (33 km), Stephenson (81 km), Dubs (97 km) i Fin Jalkanen (106 km). Jesteśmy w pewnym sensie zdumieni słabymi rezultatami niektórych bądź co bądź dobrych pilotów. Jednakże po jakiejś pół godzinie (po serii powyższych meldunków) zgłasza się Francuz Pierre, legitymując się już przyzwoitą odległością — 217 km. Nie jest więc tak źle. Potwierdzają to następne zgłoszenia. Dwumiejscówka francuska daje w tym czasie znać o sobie wynikiem 235 km. Gdzieś około 20.00 nadchodzi rewelacyjna wiadomość o przeleceniu przez „Kosavę" około 350 km. Zaraz po tym zgłasza się Gorzelak — 289 km, a następnie Góra — 207 km. Załoga „Bociana" melduje się kierownictwu ekipy o godz. 21.00. Z przelecianej przez nią odległości jesteśmy raczej zadowoleni. Wstępne obliczenia gwarantują jej miejsce w pierwszej piątce.

Jest już późno. Na dworze robi się ciemno. Żołądki trochę dokuczają. Chciałoby się już zjeść kolację, ale powstrzymuje nas od tej decyzji niepewność o rezultaty konkurencji. Wprawdzie w dwumiejscówkach mamy już prowizoryczne wyniki. Najlepsi są ostatecznie Niemcy. Żadna więc z załóg nie doleciała do Tulonu. Sądzimy, że podobna sytuacja będzie też w jednomiejscówkach, a chwilowy brak meldunków o pozostałych kilku zawodnikach kładziemy raczej na karb łączności telefonicznej. Przypuszczamy bowiem, że rozproszyli się oni gdzieś na trasie i trudno im trafić po ciemku do telefonu. Znużeni całodziennymi emocjami czekamy jednak cierpliwie na „giełdzie".

Nagle o 21.15 wielka sensacja. Z Tulonu donoszą, że przed paroma minutami lądowali na tamtejszym lotnisku w kolejności: Amerykanin — Ivans, Jugosłowianin — Saradic i Anglik — Wills. Ogólne podniecenie i wrzawa. Wszyscy zachwycają się naturalnie „Meteorem", nie pomijając oczywiście jego pilota. Po chwilowym entuzjaźmie następuje jednak konsternacja. Wszystko w porządku, ale co z Mac Creadym? Przecież niemożliwe, aby przy takiej obsłudze i możliwościach jakie posiada ekipa USA, jeden Amerykanin doleciał, a drugi nie. Chociaż nie wykluczone. Ich „Schweizer" przeleciał tym razem „zaledwie" 180 km.

Jest godz. 21.30. Decydujemy się mimo wszystko iść na kolację, zwłaszcza, że dokucza zimno. Nadchodzi chłodna noc. Marzliśmy jednak jeszcze parę minut, kompletując i reasumując ostateczne prowizoryczne wyniki konkurencji. Aż tu nagle niespodziewana wiadomość: Mac Cready poleciał aż za Tulon, lądując dosłownie nad brzegiem Morza Śródziemnego. Jest godzina 21.45. Pobił wszystkich swą 404 km odległością. Sensacja. Komentarze do późnej nocy.

Trzecia konkurencja była moim zdaniem najtrudniejsza z rozegranych w ogóle na mistrzostwach. Pierwsza dwunastka pilotów, aczkolwiek nie wszyscy dolecieli do Tulonu, zademonstrowała swą wysoką klasę, w tych bardzo różnych warun-

*) Węzeł — miara prędkości stosowana w nawigacji morskiej. Równa się mili morskiej na godzinę, tj. 1,852 km/h.

Przed biurem kierownictwa mistrzostw. Tu dowiadywano się o prowizorycznych wynikach konkurencji. Była to tzw. „giełda". Z prawej widać samochód redaktora czasopisma „Aviasport".



kach terenowych. Radosnym jest niewątpliwie fakt, że w tej czołówce znalazł się również nasz Gorzelak. Opowiadał on nam potem z przejęciem, że pierwsze w życiu loty nad skalistymi szczytami wysokich gór, jakie w tym przelocie musiał pokonać na dalszej trasie przerażały go niejednokrotnie. Nagie, strome szczyty i przylegle do nich lasy, ciasne wąwozy, brak jakiegokolwiek miejsca na ewentualne lądowanie, a przy tym niemożliwość wykręcenia się zmuszały go do szybkiej ucieczki z nich. Cała plejada maszyn, która leciała za nim wykończyła się właśnie przed tymi „górkami", on obszedł je trochę i poleciał nieco dalej. Mistralu wcale nie złapał, co udało się natomiast Mac Creademu, Ivansowi, Wills'owi i częściowo Saradicovi. Wodę z „Jaskółki Z" wylał Gorzelak zaraz po starcie. Góra miał na trasie noszenie rzędu 0,5 — 2 m/sek, przeciętnie 1 m/sek. W odległości 60 km od Saint Yan myślał już, że się skończy — miał tylko 80 m wysokości. 1 700 m było wysokością największą jaką osiągnął w tym przelocie.

Środa 4 lipca stała się znowu dniem „przymusowego odpoczynku". Używam celowo tego określenia ponieważ gdyby nie fakt, że Tulon leży w przyzwoitej odległości od Saint Yan i trzeba trochę tego czasu (przynajmniej do południa) na ściągnięcie Amerykanów, Anglika i Jugosłowianina, to organizatorzy mistrzostw na pewno próbowaliby rozegrać następną konkurencję. Nasi wrócili z trudnej trasy stosunkowo wcześnie. Góra o 9.00, Gorzelak o 10.20, a Nowotarski z Sandauerem około południa. Zostało im więc trochę czasu na odpoczynek. Rzecz zadziwiająca, ale prawdziwa — najbardziej zmęczeni są nasi pomocnicy — śpią po prostu na stojąco. Piloci czują się na ogół nieźle i nawet nie chcą iść spać pomimo, że Janica wygania ich siłą. Inna ciekawa rzecz odnośnie kondycji kierowców. Najbardziej „puchnie" Laudan, którego niestety — zamiast odpoczywać w wozie — zastępuje niejednokrotnie przy kierownicy w drodze powrotnej Góra. Zadziwiający jest Kępka. Najdrobniejszy z nich wszystkich, a najbardziej „żelazny", zawsze pełen pogodnego usposobienia z kawalerską — rzec można — fantazją. Po tej konkurencji nasuwa się nieodparcie już jeden wniosek na przyszłość. Każdy samochód z wozem transportowym musi mieć dwóch kierowców, z których jeden będzie jednocześnie pełnił funkcję pomocnika pilota.

Dla ciekawości trzeba też wspomnieć o „przymusowej" kąpieli inż. Nowakowskiego w brudnym kanale, do którego wpadł na trasie zepchnięty przez cofający się wóz Kępki. Po południu 4 lipca organizatorzy zaproponowali uczestnikom mistrzostw wycieczkę autokarem do Vichy. Niewielu jednak z niej skorzystało, z wyjątkiem Turków, którzy nie ponieśli trudów wczorajszej konkurencji i pojechali tam w komplecie w odświętnej gali, czyniąc pełne worki i walizy najrozmaitszych zakupów.

W trzeciej konkurencji nie startowała sympatyczna Turczynka Subasi na skutek uszkodzenia szybowca w poprzednim dniu. Włoch Ferrari, przelatując odległość 152 km lądował tak nieszczęśliwie (na las), że rozbił szybowiec i sam poszedł do szpitala, kończąc na tym swą karierę na mistrzostwach. Nie powiodło się też Turkom Uygun'owi i założe Yaykin-Argun, którzy w ogóle nie odeszli na trasę, podobnie jak Nowozelandczyk Georgeson. Niemcy Haase i Heinzel zajmując na HKS-1 pierwsze miejsce w dwumiejscówkach, ustanowili wynikiem 362 km nowy rekord swego kraju, bijąc poprzedni, ustanowiony w 1938 r. (352 km) o 10 km. (Należał on do Bretigam'a na Kranichu II).

Sytuacja naszej drużyny po trzech konkurencjach była dobra. Szóste miejsce Gorzelaka, 18 Góry, oraz 4 Nowotarskiego z Sandauerem mogły zadowolić nawet malkontentów.

JEDYNY TRÓJKĄT

W czwartek 5 lipca doczekali się wreszcie nasi upragnionego trójkąta. Dzień wstał pogodny. Początkowo na wschodzie straszyły rozmazane obłoki. Stopniowo, w miarę zbliżania się południa rozpływały się i ginęły. O godzinie 13.00 nad lotniskiem był czysty błękit. Na południowo-zachodzie jednak widać było coraz wyraźniej tworzący się szlaczek drobnych cumulusów. Niektóre z nich zaczęły się wypiętrzać Meteorolodzy podali następujące dane z radaru:

Wiatr

Wysokość	Kierunek	Prędkość (w węzłach)
320 m	200°	08
630	230	07
970	250	10
1 290	260	10
1 620	260	14
1 990	270	13
2 250	270	15
2 290	270	14
3 000	270	14
3 500	280	16
4 000	260	19

Temperatura

Wysokość	Stopnie
500 m	18
1 000	13
1 500	11
2 000	8
2 500	5
3 000	2
3 500	1
3 800	0

Zadanie dnia brzmiało: prędkościowy przelot po obwodzie trójkąta 116 km na trasie Saint Yan — La Palisse — Roanne — Saint Yan. Punktami kontrolnymi na poszczególnych wierzchołkach są hangary. Wysokość odczepienia — 700 m. Meldowanie na punktach kontrolnych na wysokości w granicach od 700 m do 1 000 m. Meldowanie powrotne na maksymalnej wysokości 300 m do 1 metra. Po każdym przeleceniu trójkąta trzeba obowiązkowo lądować. Start otwarty do godziny 17.00. Taśma meldowania i mety w Saint Yan przed wieżą kontroli lotniska. Start w kierunku wschodnim.

O godzinie 12.00 pierwszy szybowiec poszedł w powietrze. Nosześ nad samym lotniskiem jakoś nie widzimy. O 12.15 wystartował Gorzelak. Szybowce na ogół krążą dość niezdecydowanie. Warunki na oko wyglądają raczej słabo. Z południowo-zachodniej strony nadchodzą pojedyńcze cumulusy, jednakże rozmazują się i strzępią nic nie dając. Parę szybowców rzuca się w tym kierunku, jednak po paru minutach zawraca i ląduje. Spora ilość pilotów nie może się zdecydować na start, przepuszcza swe kolejki. Zastanawia się również Nowotarski, który do godz. 13.25 nie podjął jeszcze decyzji. Wreszcie poszedł, pokręcił się trochę i lądował. Za drugim razem poszedł dopiero na trasę.

W tym całym dużym zamieszaniu, kiedy jedne szybowce próbują coś nad lotniskiem „użebrać", inne startują albo lądują, nie spostrzegamy nawet, jak Gorzelak i Góra po zameldowaniu się odchodzą na trasę. Tymczasem pierwsze samochody niektórych ekip wyruszają już na trasę. Do godz. 14.00 odmeldowali się nad taśmą w kolejności następujący piloci: Juez, Gorzelak, Góra, Georgeson, Oda, Yaykin-Argun, Uygun, D'Otreppe, Otner, Ostermayer-Angerer, Ara, Cartigny, Bar, Goodhart-Foster, Persson, Harrer, Resch, Feddersen, Brigliadori-Fanoli, Sadoux-Bazet i Wiethüchter. O 14.00 Kępka i Laudan wyjeżdżają na trasę.

Jest dużo w tym wszystkim swoistego (oczywiście niezależnego od organizatorów) bałaganu. Sporo szybowców pęta się nad lotniskiem, ląduje i startuje. Niektóre wylądowały niedaleko Saint Yan, zostały już ściągnięte i startują ponownie. Nie mają jednak praktycznie — jak nam się wydaje — żadnych szans na odejście.

O 14.23 podają przez megafony meldunek, że Gorzelak przeszedł już jeden bok trójkata i zameldował się w La Palisse. W ekipie radość. Nasi siedzą teraz na lotnisku wpatrzeni w południowo-wschodnią stronę lotniska, skąd powinny nadchodzić szybowce po przeleceniu trasy. Nad-

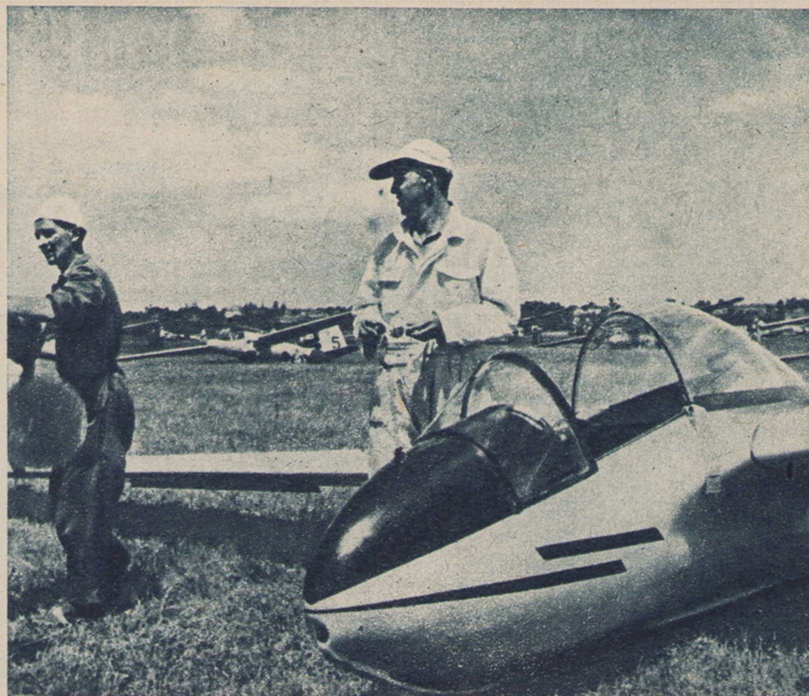
(cd. na str. 14)



Krótka wymiana uwag przed startem do konkurencji pomiędzy pilotem „Bociana" Nowotarskim a pilotem „Schweizer'a" Amerykaninem Trager'em.



Gorzelak już wrócił z przelotu po trasie trójkąta. Oczekuje teraz wraz z innymi członkami naszej ekipy pod skrzydłem swej „Jaskółki" na następnych pilotów. Kierownik techniczny Janica daremnie wypatruje przez lornetkę Góry czy Nowotarskiego. W tyle widoczny „Lublin" i nasz wóz transportowy.



Jedynym pilotem zagranicznym, który startował na polskim sprzęcie w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Saint Yan był Belg Cartigny. Widzimy go na zdjęciu przy „Jaskółce", którą ekipa belgijska zakupiła na mistrzostwa.

cd ze str. 13

chodzi też podobny meldunek o Mac Creadym. Płyną coraz to nowe wiadomości o bliskich stosunkowo lądowaniach na trasie. Na pierwszym boku lądowali o 16.00: Cuadrado, Da Rosa, Oda i dwumiejscówka włoska. Na lotnisku w La Palisse siadł Belg D'Otreppe i Austriak Harrer.

Wśród pozostałych na lotnisku obserwatorów zaczynają niektórzy mieć wątpliwości czy w ogóle ktoś doleci — jak to zwykło się narzekać — widząc słabe warunki. My wierzymy jednak w naszych, a szczególnie w Mariana i po cichu tęsknym wzrokiem radzibyśmy ujrzeć jak najszybciej powracającą „Jaskółkę" na horyzoncie. I przyleciała. Nie potrafiliśmy sobie tego nawet uprzytomnić, kiedy Gorzelak z fasonem — tak po polsku — minął taśmę, lądując jako pierwszy ze wszystkich. Była dokładnie godz. 16.15. Cóż za radość. Nazwisko Polaka w szmerze uznania przebiega przez usta wszystkich obecnych na lotnisku. A my, każdy z nas pragnie się chociaż dotknąć do niego, poklepać go po plecach, uściskać. W tym czasie konkurencję ukończył też Mac Cready, Arbajter i Wiethüchter. Ale od tej chwili zaczęły się dziać rzeczy dziwne i niezrozumiałe dla nas, a świadczące o bardzo kiepskiej pracy komisji sportowej mistrzostw.

Na tablicy w biurze kierownictwa zawodów wpisywano, jak zwykle podczas przebiegu każdej konkurencji, prowizoryczne wyniki. Tym razem wpisywano czasy przelotu trójkąta. Poszliśmy dla ciekawości popatrzeć po pewnym czasie na tablicę z rezultatami. Okazuje się, że czasy wszystkich, którzy ukończyli konkurencje — są, brak tylko czasu Gorzelaka. Jesteśmy zdumieni i początkowo kładziemy to na karb opieszałości komisarzy. Ale pewne uśmieszki Francuzów są wiele mówiące i powiedzmy szczerze — denerwujące. Coś w tym jest. Kierownik ekipy interpeluje w tej sprawie. Odpowiadają, aczkolwiek niechętnie, że czasu nie mogą na razie wpisać, gdy komisja (tą przy wieży kontroli, dysponująca dwoma dobrymi lunetami typu wojskowego) nie złapała czasu odmeldowania się Polaka na przelot. Jedzie więc kierownik Staniewski „Lublinem" na przeciwną stronę lotniska i zapytuje drugą grupę komisarzy, która „łapała" także szybowce na drugim końcu taśmy, czy mają czas odmeldowania się Gorzelaka. Odpowiadają niezwykle arogancko, że żaden szybowiec nie uszedł ich uwagi, możemy być spokojni. My jednak nie jesteśmy spokojni.

Upłynęło znów sporo czasu, kiedy Francuzi zupełnie niespodziewanie wpisali na tablicy Polakowi czas 1 h 52', tzn. najlepszy ze wszystkich. Skąd ten rezultat wtedy „wytrząśnięto", do dziś pozostaje zapewne tajemnicą francuskiej komisji sportowej mistrzostw. W każdym razie sam Gorzelak był nim zdziwiony, gdyż według jego własnych wyliczeń leciał około 2 h 40—50'. Tak pozostało już do wieczora i dnia następnego. Nic też dziwnego, że cała prasa światowa łącznie z francuską (która miała tam swych stałych przedstawicieli, a którzy nadawali komunikaty przeważnie wieczorem, roztrąbiły wszędzie, a także w Polsce zwycięstwo polskiego pilota w przelocie po trójkącie. Sprawa musiała być wyjątkowo zawiła dla komisarzy francuskich, skoro oficjalne wyniki opublikowano dopiero za dwa dni, tzn. 7 lipca, przeprowadzając w tym czasie następną z kolei konkurencję. Taki system pracy komisji sportowej mistrzostw, której działalność była przez to chaotyczna i nieprzyjemna, nie mógł budzić zaufania, a psuł tylko dobrą atmosferę zawodów. Ostatecznie przyznano Gorzelakowi 2 miejsce, dając mniej więcej czas, który z grubsza odpowiadał rzeczywistości, gdyż o 2—3 minuty nikt się nie zamierzał targować.

Czwartą konkurencję mistrzostw ukończyło w pełni 8 pilotów, tylko w kategorii szybowców jednomiejscowych, uzyskując ogólnie raczej słabe prędkości przelotowe. Połowa zawodników lądowała na pierwszym boku, niewielka ilość na drugim, kilku nie odeszło w ogóle na przelot. Góra wypadł w tym trójkącie słabo, siadł na pierwszym boku dość daleko od trasy, pomimo, że odszedł na trasę razem z Marianem. Warunki były wyjątkowo słabe. Gorzelak twierdzi, że jak miał 0,5 m/sek wznoszenia, to już się strasznie cieszył. Przez cały czas lotu jeden jedyny raz osiągnął tylko 1 250 m. Była to najlepsza wysokość. Góra miał lądowanie niezbyt przyjemne. Po przeskoczeniu drzew siadł zaledwie parę centymetrów przed płotem. Na szczęście szybowiec nie uległ uszkodzeniu. Jugosłowianin Arbajter lądował w życie i potłukł kabinę w swym „Orao". Niecodzienną przygodę miał Austriak Resch, któremu francuski chłop, na którego polu lądował, podeptał końcówkę skrzydła i wybił butem dziurę w kadłubie ze złości. Turczynka Subasi tym razem też nie startowała na swojej „Ważce". Nowotarski z Sandauerem wrócili tego samego dnia o 19.50. Pilot naszego „Bociana" był tym razem mocno rozżalony na brak radia. Twierdził, że w tej konkurencji było mu ono wyjątkowo potrzebne. Gdyby bowiem mógł mieć informacje z ziemi o sytuacji na trasie przelotu i wiedzieć kto lądował, kto jest za nim i przed nim — mógłby z powodzeniem konkurencję ukończyć. Zostawmy to jednak do późniejszej dyskusji.

Po czterech konkurencjach ogólna punktacja przedstawiała się dla nas nader korzystnie. Z wyjątkiem Góry, który spadł poza dwudziestkę, zarówno Gorzelak jak i Nowotarski z Sandauerem wysunęli się na drugie miejsca w klasyfikacji. To oczywiście dodało nowych sił naszym reprezentantom do dalszych startów, a w całej ekipie wytworzyło nastrój dobrego samopoczucia. Od tej chwili piloci zagraniczni jak i członkowie poszczególnych ekip zaczęli baczniej niż dotychczas obserwować ekipę polską. Zainteresowanie prasy francuskiej mistrzostwami zaczęło jednak teraz wyraźnie słabnąć na korzyść rozpoczynającego się „Tour de France". W gazetach centralnych i nawet lokalnych ukazywały się, już nie codziennie, drobne tylko wzmianki.

(cdn.)

JERZY R. KONIECZNY



Pilot japoński Oda (w ciemnej bluzie) w towarzystwie swych pomocników na starcie mistrzostw w Saint Yan. Wszystkie zdjęcia — obsługa własna — JRK

DANE INFORMACYJNE O NIEKTÓRYCH PILOTACH-ZAWODNIKACH, UCZESTNIKACH MISTRZOSTW

Lp.	Nazwisko pilota	Państwo	Zawód	Ilość wylatanych godzin na		Diamenty	Wiek	Inne dane
				szybowcach	samolotach			
1	Arbajter	Jugosławia	Instruktor lotniczy	900	400	2	32	
2	Angerer	Austria	Robotnik (spec. szybowc.)	200				
3	Bar	Izrael	Pilot wojskowy	480	2 600			
4	Brigliadori	Włochy	Urzędnik	600	600			
5	Cartigny	Belgia		350	600	1		
6	Dommisse	Afryka Płd.	Inżynier	560	460	2		Mistrz Płd. Afryki — 1955 r.
7	D'Otreppe	Belgia	Pilot komunikacyjny „Sabeny"	218	3 000	1		
8	Fanoli	Włochy		100	200			
9	Ferrari	Włochy	Inżynier lotniczy	300	4 000		43	
10	Foster	Anglia	Pilot komunikacyjny B.E.A.	600	10 000		37	
11	Goodhart H.	Anglia	Oficer angielskiej marynarki	300	2 000	3	36	
12	Gorzelak	Polska	Student	800	860	3	27	Mistrz Polski — 1956 r.
13	Góra Tadeusz	Polska	Zawiadowca lotniska	1 800		3	38	Medal Lilienthala — 1938 r.
14	Haase	NRF	Inżynier	2 000	300			
15	Harrer	Austria	Instruktor lotniczy	2 000				
16	Hollan	Czechosłowacja	Lekarz	800	8			
17	Ivans	USA	Inżynier	600	225	3	36	Medal Lilienthala —1950 r.
18	Janek	Czechosłowacja	Technik	420	180			
19	Koch	Holandia	Pilot komunikacyjny KLM	300	11 000	1		
20	Kumpost	Czechosłowacja	Instruktor lotniczy	1 250	1 000	3		Mistrz Czechosłowacji — 1955 r.
21	Lacheny	Francja		750	220	2	24	Mistrz Francji — 1955 r.
22	Mac Cready	USA	Doktor meteorologii	400	400		30	Wicemistrz świata — 1950 r. Mistrz świata — 1956 r.
23	Nietlispach	Szwecja	Dentysta	850	50	3		
24	Nowotarski	Polska	Student architektury	600		3	23	
25	Oda	Japonia	Instruktor lotniczy	500	1 000		41	
26	Ortner	Argentyna	Handlowiec	650	300			
27	Ostermayer	Austria	Instruktor lotniczy	1 500	100			
28	Pierre	Francja	Pilot komunikacyjny	1 300	700	3	28	Mistrz świata — 1954 r.
29	H. Reitsch	NRF	Pilot doświadczalny	1 100	6 000			
30	Resch	Austria	Konstruktor szybowcowy	250				
31	Rajn	Jugosławia	Urzędnik	500			30	Mistrz świata (dwumiejscówki) — 1954
32	Rousselet	Francja	Instruktor szybowcowy	2 400	1 500	2	36	
33	Saradic	Jugosławia	Student meteorologii	650	580			
34	Sebesta	Czechosłowacja	Inżynier—chemik	730	800			
35	Silesmo	Szwecja	Stolarz	350	70			Mistrz Szwecji — 1955 r.
36	Stepanovic	Jugosławia	Urzędnik	450				
37	Stephenson	Anglia	Inżynier radiolokacji	1 000		1	44	
38	Toutenhoofd	Holandia	Student Uniwersytetu	270			21	
39	Trager	USA	Właściciel warsztatu mechanicznego (były zawodowy pilot)	1 200	10 000			
40	Trubert	Francja	Kreślarz	900	35	2	36	
41	Wiethüchter	NRF	Inżynier	500	4 000			
42	Wills	Anglia	Dyrektor firmy eksportowej	1 000	2 000	1	49	Mistrz świata — 1952 r. Wicemistrz świata — 1954 r.

Zebrał i zestawił: JRK



WROCŁAWSKIE PRZELOTY

SZYBOWNICY wrocławscy korzystając z dobrej pogody wykonali ostatnio kilkanaście przelotów, zdobywając warunki do srebrnych odznak. Wykonano również szereg konkurencji przewidzianych w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski".

W dniu 2 lipca trzech młodych pilotów — Stanisław Babiarz, Antoni Jakubiec i Henryk Bałazy, w przelocie docelowym z Wrocławia do Leszna spełniło ostatni warunek do Srebrnej Odznaki Szybowcowej (wszyscy lecieli na „Muchach").

4 lipca pil. Zdzisław Sztucki przeleciał na „Musze" 53 km, dopełniając również swoją srebrną odznakę.

Warunki w dniu 7 lipca zapowiadały się bardzo obiecująco i kilku pilotów wybrało się na przelot ponad 500 km, lecz niestety tylko jeden z nich — Łuszpiński — był bliski celu. Przeleciał on na „Musze" ponad 495 km. Przelotem tym uzyskał drugi w tym roku warunek do złotej odznaki. Jest to pierwsza w bieżącym roku Złota Odznaka Szybowcowa w Aeroklubie Wrocławskim.

Następnym zdobywcą srebrnej jest kol. Tadeusz Babiarz, który 10 lipca wykonał przelot docelowy na „Musze" do Leszna.

Dobre warunki w dniu 11.VII zachęciły szybowników do zgłoszenia kilku przelotów trójkątnych i docelowo-powrotnych. Piloci — Szwejbakowski na „Bocianie" i Kokot na „Musze" planowali przelot docelowo-powrotny Wrocław — Leszno. Rychlik, Swat i Didyk (na „Muchach") zgłosili również docel-powrotny do Poznania, a Skolski i Witek (na „Jaskółkach") — trójkąt 300 km na trasie Mirosławice, Michałków k/Ostrowa — Leszno — Mirosławice. Zgłoszone przeloty wykonali tylko Kokot i Witek. Kokot osiągnął Leszno i wrócił do Wrocławia. Witek przeleciał trójkąt o obwodzie 301 km z prędkością 51,9 km/h.

Skolski po bezskutecznych próbach dolecenia do Leszna wrócił się z Ostrowa do Wrocławia. Szwejbakowski dobrnął do Leszna, ale w drodze powrotnej musiał lądować przygodnie. W drodze powrotnej z Poznania lądował również Rychlik, przelatując łącznie 227 km.

12 lipca warunki termiczne były podobne jak w dniu poprzednim, więc kilku pilotów wyszło na trasę. Skolski nie dając za wygraną ponowił próbę przelecenia trójkąta 300 km, ale podobnie jak dnia poprzedniego nie powiodło mu się, choć przeleciał tym razem 280 km. Witek i Janas zgłosili przelot docelowo-powrotny do Gliwic — 304 km. Wykonał go Witek, a Janasowi do osiągnięcia lotniska wyjściowego zabrakło 27 km.

A.

Seria szybowcowych sukcesów

PIERWSZA połowa lipca przyniosła szybownikom Poznańskiego Aeroklubu LPŻ cały szereg cennych wyników. Dopisująca na ogół pogoda ożywiła aktywność pilotów, a szczególnie tych, którzy ubiegają się o warunki do srebrnej odznaki oraz uczestników Całorocznych Zawodów Szybowcowych.

W tym krótkim czasie młodzi szybownicy jak Krzysztofik, Czarnecki i Lisiecki (junior) uzyskali ogółem siedem warunków do srebrnej odznaki. Wyróżnić tu należy Krzysztofika, który zdobył trzy warunki oraz wykonał przelot po trójkącie 100 km.

Trasy przelotów docelowo-powrotnych ponad 300 km atakowało kilku wyczynowców, lecz mało skutecznie. Jedynie Stefan Makne wykonał w tej konkurencji przelot długości 304 km zdobywając diament do złotej odznaki, a Zbigniew Strzyż przeleciał 301 km nie osiągając mety. Pierwszy warunek do złotej odznaki i diament zdobył również T. Kaczmarek przelotem docelowym 347 km.

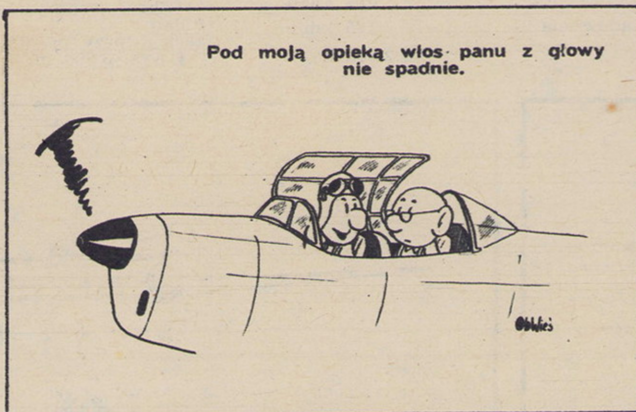
Dużym powodzeniem cieszyły się również trasy trójkątne. Wysoka podstawa chmur oraz dobre warunki termiczne dały w efekcie wyniki wyższe od przeciętnych. Franciszek Niechwiejczyk na „Jaskółce" uzyskał na trójkącie 200 km prędkość przelotową 60,8 km/h, o Ludwik Misiek z pasażerem Knafleskim na „Bocianie", mimo bardzo późnego startu, uzyskał 51,8 km/h.

Przeloty po trójkącie 100 km wykonali: Z. Banasiak, K. Tkaczyk, E. Adamski, L. Misiek i St. Wielgus przebywający czasowo w Kobylnicy. Najlepsze wyniki osiągnęli: Wielgus — 71,5 km/h i 81,0 km/h, L. Misiek — 75,6 km/h i 79,0 km/h, E. Adamski — 71,0 km/h i 77,2 km/h.

W dniu 12 lipca piloci Tadeusz Kaczmarek i Józef Misiek (pasażer) wyruszyli na „Bocianie" na pobicie rekordu prędkości w przelocie docelowym 200 km. Próba powiodła się, gdyż załoga uzyskała prędkość przelotową 59,9 km/h poprawiając poprzedni rekord o 10,4 km/h.

W ciągu trzynastu dni lipca sekcja szybowcowa wykonała ponad 3 000 km przelotów na trasach docelowych, docelowo-powrotnych i trójkątnych.

Mil.


Pod moją opieką włos panu z głowy nie spadnie.

WSPOMNIENIA Z DWÓCH DNI

DZIEŃ 9 lipca. Nad lotniskiem w Kobylnicy wolno przesuwają się chmury kłębiaste, dobry znak dla szybowników. Według komunikatu meteo podobna sytuacja panuje na trasie Poznań — Łódź. Bardziej na wschód niebo jest jeszcze pokryte resztkami chmur warstwowych. Decyzja zapadła. Przelot docelowo-powrotny na trasie Kobylnica — Aleksandrów — Kobylnica. O godz. 11.20 wystartowałem na „Musze-100". Noszenia są dobre. Średnio 2,5 m/sek. Po krótkiej chwili jestem pod pułapem. Biorę kurs na Aleksandrów i decyduję się na odlot. Na trasie warunki są dobre. Jednak na wszelki wypadek staram się nie schodzić poniżej 600 m, gdyż w razie przymusowego siadania trudno jest znaleźć w tym okresie pole, które nadawałoby się do lądowania samolotu, a to jest warunkiem szybkiego ściągnięcia na lotnisko. Pod każdą jednak chmurką znajduję noszenie. Na razie nie ma więc obawy „wykończenia" się. O godz. 15.10 melduję się nad lotniskiem w Aleksandrowie i zmieniam kurs na Poznań.

Przelatuję około 30 km. Niestety, wysokość maleje. Wskazówka wysokościomierza nieubłaganie zbliża się w kierunku „0". Wysokość 200 m. Wybrałem już pole do lądowania, jednak z walki nie rezygnuję. Nagle wskazówka wariometra skoczyła poza „0". Nadzieja. Zaczynam krążyć. Noszenie jest minimalne, chwilami zanika. „Meczę" się tak na wysokości 200 m około 40 minut. Z pomocą przychodzi mi chmurka. Jest godz. 16.00. Do Poznania jeszcze daleko. Warunki termiczne powoli zanikają. Wiatr słaby, jednak przeciwny. Decyduję się więc powrócić do Aleksandrowa. Po wylądowaniu zawiadamiam lotnisko macierzyste i czekam do dnia następnego. Nazajutrz warunki są podobne. Startuję i wracam przez Ostrów do Poznania. Niestety — na resztkach noszeń dolatuję do Środy, skąd zostaję ściągnięty samolotem do Kobylnicy.

Razem ze mną wystartowały do Aleksandrowa cztery szybowce. Kol. Niechwiejczyk na „Jaskółce" zmuszony był do lądowania w drodze do Łodzi, kol. Krzyżanowski na „Bocianie" lądował w drodze powrotnej w okolicach Konina. Najmniej szczęścia miał jednak kol. Kaczmarek, który również w drodze powrotnej usiadł w okolicach Turka, jednak na skutek braku odpowiedniego pola do lądowania samolotu zmuszony był do przetransportowania „Jaskółki" o parę kilometrów i dopiero na trzeci dzień został ściągnięty na lotnisko.

LESŁAW ZARA
Swarzędz

Nocne skoki w Poznaniu

PO raz pierwszy w historii Aeroklubu Poznańskiego zorganizowane zostały nocne skoki spadochronowe. Nareszcie po długich latach nasi instruktorzy i piloci doczekali się na zdobycie uprawnienia do wyrzucania skoczków w nocy. Skoki przeprowadzone zostały pod kierownictwem doświadczonych skoczków z obozu kadry narodowej: Szwedziuka, Kamińskiego i Litwińskiego. Jednym z lepszych spadochroniarzy okazał się młody skoczek Aeroklubu Poznańskiego Michał Boszuro.

Sama obserwacja — dla kolegów, którzy jeszcze nigdy nie widzieli nocnych skoków była naprawdę atrakcją.

Wydaje się, że tego rodzaju szkolenie należy częściej organizować. Przyczynia się ono bowiem do podwyższania kwalifikacji kadry etatowej skoczków oraz pilotów. Winniśmy wreszcie wyjść z ciasnych i nieatrakcyjnych form naszego szkolenia, zwłaszcza skoczków i pilotów zaawansowanych, którzy na zdobycie jakiegoś uprawnienia czekają parę lat. Trzeba również zastanowić się nad nocnymi lotami dla szybowników.

TADEUSZ KACZMAREK
Poznań

GŁOS KANDYDATA

JAK mi wiadomo, Liga Przyjaciół Żołnierza organizuje corocznie szkolenie lotnicze. Lotnictwo jest pięknym sportem i daje dużo zadowolenia. Ja mam 17 lat i również chcę zostać pilotem sportowym, jednak wydaje mi się, że w tym roku na urzeczywistnienie mych marzeń jest za późno. Winę za to ponosi Zarząd Wojewódzki Ligi Przyjaciół Żołnierza w Poznaniu. Już w styczniu br. składałem w Zarządzie Powiatowym LPŻ w Gostyniu podanie o przyjęcie na szkolenie lotnicze, wraz z wymaganymi dokumentami. ZP LPŻ w Gostyniu podanie i dokumenty przesłał do ZW LPŻ w Poznaniu. Od tego czasu minęło pół roku, a ZW LPŻ w Poznaniu nie miał czasu na rozpatrzenie mego podania. Widocznie pracownicy ZW sądzą, że młodzieży, która uprawia sporty lotnicze w Polsce jest za dużo i postanowili podania zamykać na klucz, uważając sprawę kandydatów na szkolenie lotnicze za zakończoną. Gdy na plenum ZP LPŻ w Gostyniu przyjechał towarzysz z ZW LPŻ z Poznania, sprawę tę przedstawili mu pracownicy ZP w Gostyniu. Owszem, zanotował, pojechał i... odpowiedzi dotąd nie otrzymałem. Nikogo z pewnością to nie zdziwi, że ja będę miał do biurokratów z Poznania żal, żal tym większy, że cały Gostyń jest oklejony plakatami, które mówią: „Zostań pilotem sportowym w LPŻ", „Młodzieży miast i wsi — uprawiaj sporty lotnicze" itp. Jeżeli pół roku na rozpatrzenie podania jest okresem krótkim, należy się spodziewać, że zanim zaczniemy uprawiać sport lotniczy — skronie nasze pokryje siwizna.

Zadaję sobie więc pytanie: czy warto jeszcze łudzić się, że zostanę przyjęty na szkolenie, czy też rzucić to wszystko (tzn. podania, ankiety, świadectwa, zaświadczenia, pozwolenia itp.) i przestać się tym interesować?

WŁADYSŁAW WENDZONKA

Sądzimy, że na to pytanie da natychmiastową odpowiedź ZW LPŻ w Poznaniu. **(red.)**

Czekamy na otwarcie wieży

PRZED rokiem w nowobudującym się Parku Kultury i Wypoczynku w Sosnowcu zbudowano wieżę spadochronową, której koszt wyniósł 100 000 zł.

Wieża stoi gotowa do użytku, ale Zarząd Wojewódzki LPŻ w Stalinogrodzie dotychczas nie zatroszczył się o zaangażowanie instruktora, celem przeprowadzania z niej skoków. Wszelkie interwencje w tej sprawie Zarządu Miejskiego LPŻ w Sosnowcu, instytucji społecznych i sportowych oraz miłośników sportu spadochronowego nie odnoszą skutku. Uważam, że z górą rok czasu na zaangażowanie instruktora jest okresem wystarczającym.

Młodzież Sosnowca i okolicznych miejscowości rwie się do sportu spadochronowego, lecz jak dotychczas — bezskutecznie. Prosimy więc Zarząd Wojewódzki LPŻ w Stalinogrodzie o jak najszybsze uruchomienie wieży.

ROBERT MAZURKIEWICZ
Bytom

Przed Świętem Lotnictwa w Bydgoszczy

KOMITET Obchodu Święta Lotnictwa w województwie bydgoskim ustalił na swym pierwszym posiedzeniu, że pokazy lotnicze odbędą się w trzech miejscowościach: Bydgoszczy, Inowrocławiu i Grudziądzu. Ludność tych miast i okolic będzie oglądała loty samolotów odrzutowych, sanitarnych, sportowych, szybowców oraz skoki ze spadochronem. Samoloty sportowe i szybowce będą pilotowane przez członków Aeroklubów Bydgoskiego i Kujawskiego.

Pokazy lotnicze zakończone zostaną lotami pasażerskimi na samolotach PLL „Lot".

TADEUSZ BOCHMAN
Bydgoszcz

UWAGA Czytelnicy!

Następny numer „Skrzydlatej" ukaże się dnia 19 sierpnia w podwójnej objętości. Znajdziecie w nim szereg interesujących pozycji.

Cena 1,40 zł.

NAGRODA TYGODNIA

Książkę otrzymuje ob. Władysław Wendzonka za korespondencję pt. „Głos kandydata".

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.
Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji). Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 4472/C B-24

NUMER PODPISANO DO DRUKU 7 SIERPNIA 1956 R.

SAMOLOTY PLL „LOT"

Dokończenie

(14)

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

Ił – 12

SAMOLOT Ił-12, którego pierwsze loty odbyły się w r. 1946, stanowi obecnie standartowe wyposażenie wielu linii lotniczych, głównie „Aerofłotu" i „CSA" a częściowo także i „Lotu" (na trasach zagranicznych). Jest to wolnonośny, dwusilnikowy dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydło trójdzielne. Części skrajne trapezowe z zaokrąglonymi końcami. Krawędź natarcia części środkowej wysunięta do przodu. Kontrukcja skrzydła dwudźwigarowa z pracującym pokryciem, klapy typu krokodyl.

Kadłub o przekroju owalnym, konstrukcji półskorupowej, mieści 5 osób załogi i 26 pasażerów. Kabina pilotów wyposażona jest w radio UKF i komplet przyrządów do lotów bez widoczności.

Usterzenie wolnonośne o układzie klasycznym. Stateczniki konstrukcji dźwigarowo-kesonowej, stery kryte płótnem i wyważone aerodynamicznie.

Podwozie chowane, trójkołowe. Główne koła, podwójne, chowają się do gondol silnikowych, koło przednie do kadłuba.

Silniki o układzie podwójnej gwiazdy typu ASz 82FNV o mocy startowej 1 775 KM każdy. Czterołopatowe śmigła przestawialne z możnością ustawiania w chorągiewkę.

Zbiorniki umieszczone w kadłubie oraz w środkowej i skrajnych częściach skrzydeł.

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	31,7 m
Długość	—	21,31 m
Wysokość	—	8,07 m
Ciężar własny	—	9 000 kG
Ciężar w locie	—	17 250 kG
Prędkość maksymalna	—	385 km/h
Prędkość przelotowa	—	325 km/h
Prędkość lądowania	—	145 km/h
Zasięg	—	2 000 km

Ił – 14

PRZY konstrukcji tego samolotu, będącego rozwinięciem Iła-12 specjalną uwagę zwrócono na zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa pasażerom. Możliwy jest lot, a nawet start z jednym pracującym silnikiem. Przewidziano instalację przeciwoblodzeniową i przeciwpożarową, a także urządzenia do lądowania bez widoczności.

Ił-14 jest wolnonośnym dwusilnikowym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydło trójdzielne o obrysie trapezowym. Konstrukcja trójdźwigarowo-skorupowa. Klapy szczelinowe wychylane hydraulicznie do startu (20°) i do lądowania (45°).

Kadłub skorupowy o przekroju kołowym mieści kabinę dla 18 pasażerów i pomieszczenia dla 5 osób załogi, a także bufet, szatnię, bagażniki itp.

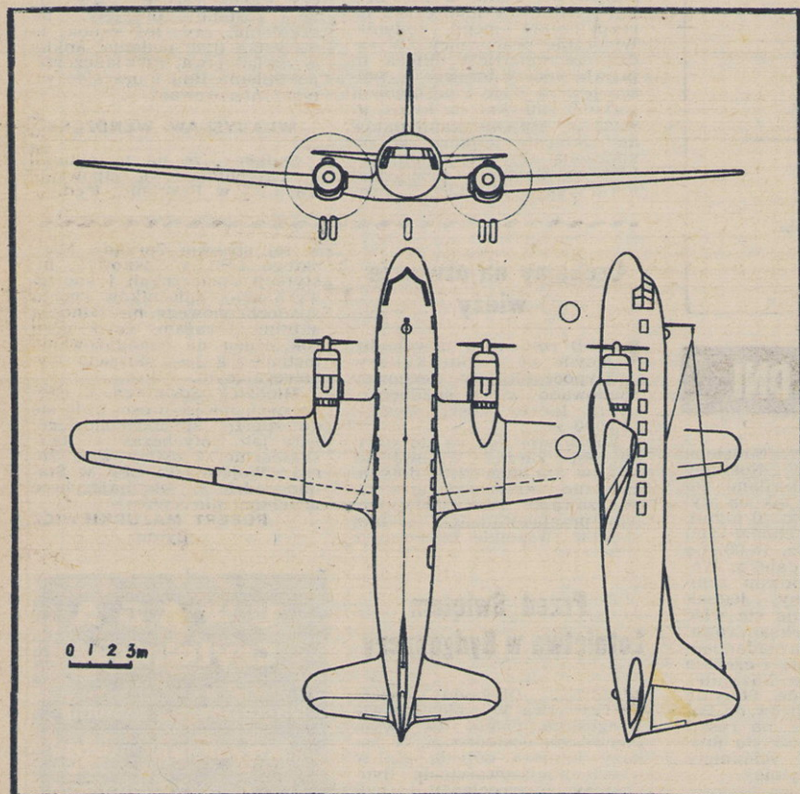
Usterzenie o obrysie trapezowym. Szeroki statecznik pionowy przechodzi w kadłub tworząc płetwę grzbietową. Stateczniki mają konstrukcję identyczną jak skrzydła. Stery kryte płótnem.

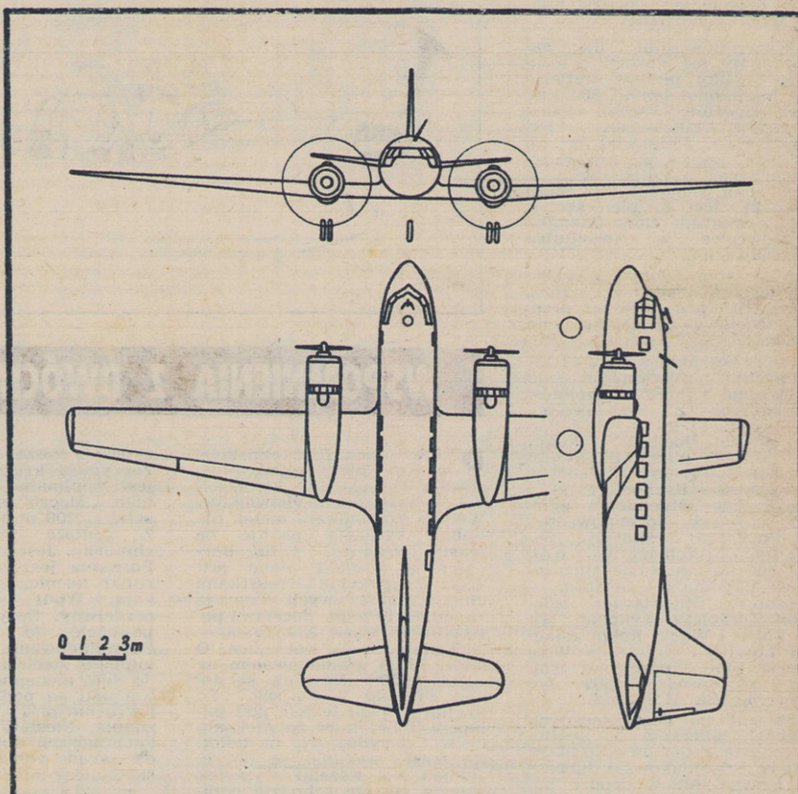
Podwozie trójkołowe (z kołem przednim). Podwozie główne o kołach podwójnych chowa się w locie w gondole silników. Podwozie przednie chowa się w kadłub. Chowanie podwozia odbywa się hydraulicznie. Koła główne wyposażone w hamulce hydrauliczne.

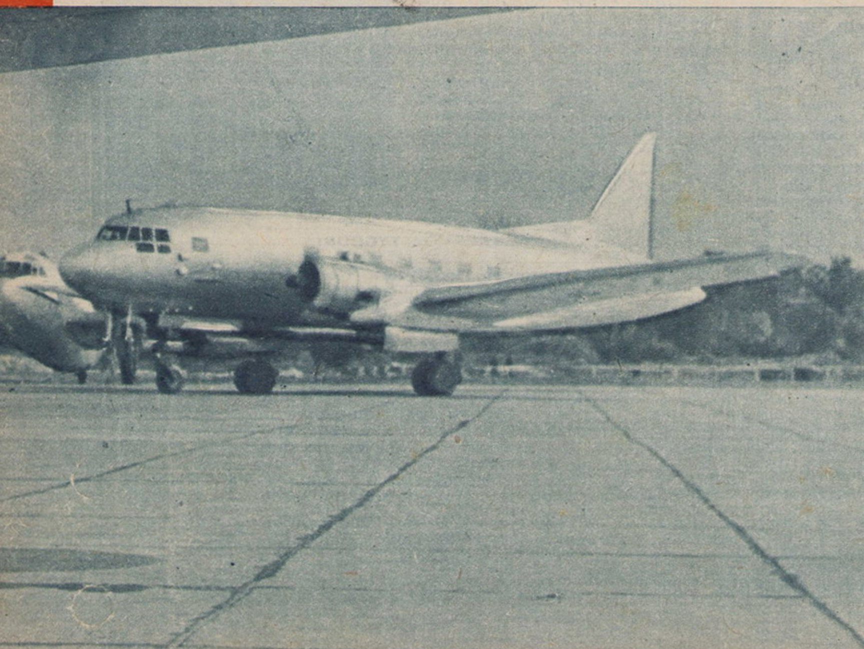
Dwa silniki wtryskowe ASz 82T, czternastocylindrowe podwójne gwiazdy, chłodzone powietrzem. Moc startowa 1 900 KM (każdy silnik). Moc nominalna 1 630 KM. Śmigła AW-50, czterołopatowe, przestawialne z możnością ustawiania w chorągiewkę. Osiem zbiorników paliwa o łącznej pojemności 3 500 l umieszczonych w zewnętrznych częściach skrzydeł.

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	31,7 m
Długość	—	21,31 m
Wysokość	—	7,8 m
Powierzchnia nośna	—	100 m²
Wydłużenie	—	10
Ciężar własny	—	12 080 kG
Ciężar w locie	—	16 500 kG
Prędkość maksymalna	—	396 km/h
Prędkość przelotowa	—	320 km/h
Prędkość lądowania	—	134 km/h
Prędkość wznoszenia (przy ziemi)	—	5,3 m/sek
Pułap	—	7 400 m
Zasięg (przy prędkości 260 km/h i wys. 3 000 m)	—	3 200 km









Ił – 12 Ił – 14